

علم اجتماع الأمنى

مفاوضات الأمن الاقتصادى البحرى

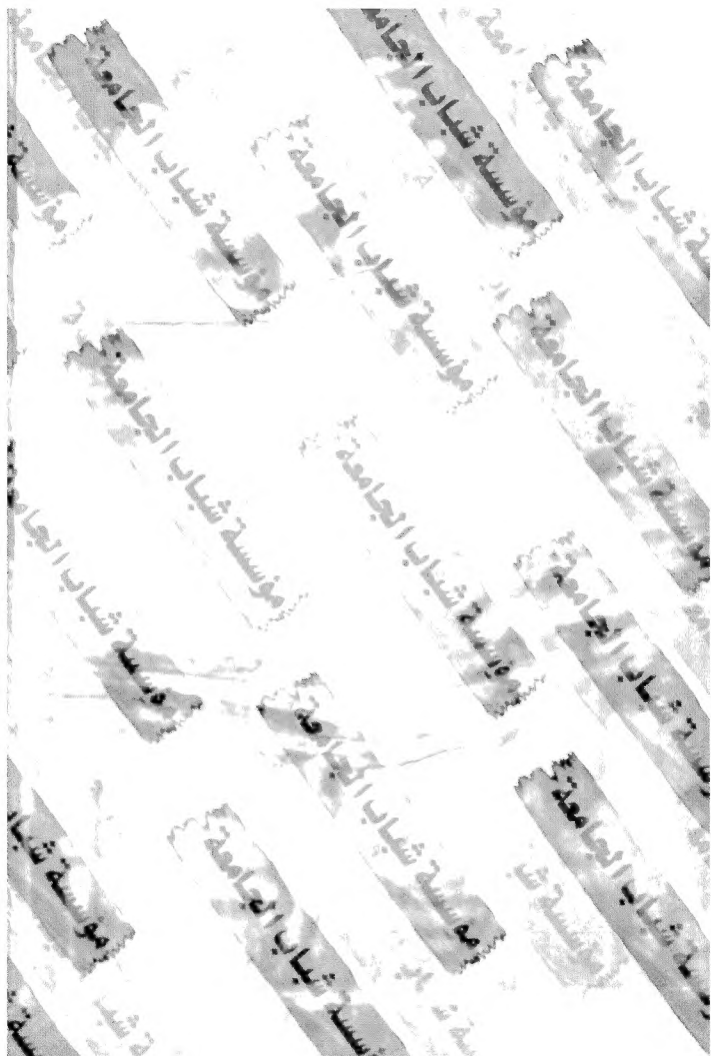


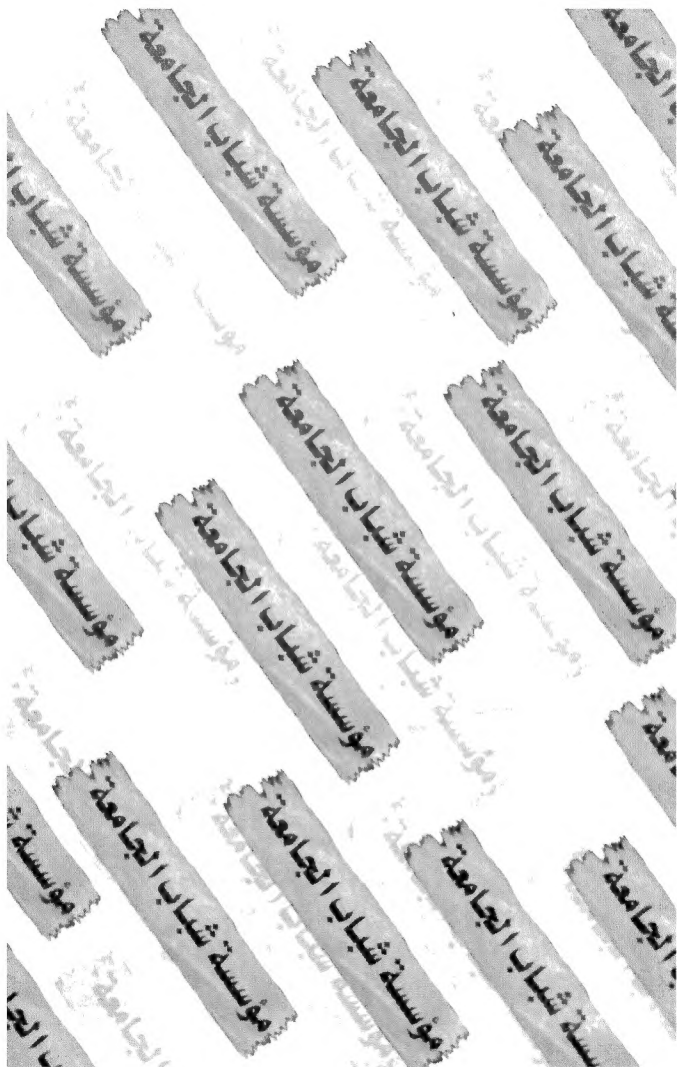
دكتور

أشرف سليمان غبريال



مؤسسة شباب الجامعة
40 ش د / مصطفى مشرفة
تليفاكس: 4839496 الإسكندرية
Email: shabab_elgamaa@yahoo.com





علم اجتماع الأمنى

مفاوضات الأمن الاقتصادى البحرى

دكتور

أشرف سليمان غبريال

٢٠١٠

الناشر

مؤسسة شباب الجامعة

٤٠ ش.د.مستشفى مشرفه

امكندرية شيفاكس : ٤٨٣٩٤٩٦

Email:Shabab_Elgamaa@yahoo.Com

بِسْمِ اللَّهِ الْقُدْرَى

التصريف بالمؤلف

الدكتور / اشرف سليمان غبريال

- حاصل على ماجستير علم الاجتماع العسكري.
- حاصل على ماجستير عمليات الأسطول .
- حاصل على دكتوراه الأمن الاقتصادي .
- وهو خبير في الدراسات الاستراتيجية والبحرية.
- وهو خبير معاينات الأزمات والكوارث البحرية .
- ويدرس في المعاهد والكليات المتخصصة.
- وهو من الخبراء العرب في مجال تخصصه.
- و هو كاتب وعضو في المنظمة العالمية للكتاب الأفريقيين والآسيويين.
- وله العديد من البحوث والدراسات المنشورة في المراكز الاستراتيجية.
- وله العديد من المقالات المنشورة في الصحف القومية لمناقشة القضايا الاستراتيجية المعاصرة .
- وشارك في العديد من البرامج الإعلامية لمناقشة القضايا الاستراتيجية المعاصرة .
- وشارك في العديد من المؤتمرات العالمية والعربية .

وهذا الكتاب هو رسالة دكتوراه قد حصل عليها المؤلف بتقدير امتياز

قائمة الاختصارات

AIS	Automatic Identification Systems
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CAMP	Chambre Arbitrale Maritime de Paris
COLREG	Convention on the International Regulation for Preventing Collision at Sea 1972
CSO	Company Security Officer
DEMS	Defensively Equipped Merchant Ships
IACS	The International Association of Classification Societies
IAMU	International Association of Maritime Universities
IMCO	International Maritime Consultative Organization
ILLC	International Convention on Load Lines 1966
ILO	International Labour Organization
IMB	The International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
ISPS Code	International Code for the Security of Port and Ship
ISM Code	International Safety Management
LAS	League of Arab States
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973

MEPC	Maritime Environment Preservation Committee
MSC	Maritime Security Council & OR Maritime Safety Committee
OIAM	Organisation International d'Arbitrage Maritime
OPRC	Oil Preparedness, Response and Cooperation
PFSO	Port Facility Security Officer
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea 1974
SSO	Ship Security officer
STCW	International Convention On Standards Of Training Certification ,and Watchkeeping for Seafarers1995
UN	United Nations
UNCLS	United Nations Convention on the law of the sea 1982
VTs	Vessel Traffic System
WTO	The World Trade Organization

صفحة	موضوع
٧	قائمة الاختصارات
٩	الفهرس
٢٣	مقدمة
٣٧	الفصل الأول الأمن البحري بين واقعه العملي وإطاره المستقبلي
٣٩	تمهيد
٣٩	١-١ تحديد نطاق الأمن البحري
٤٢	٢-١ تحليل مضمون مفهوم الأمن البحري وإطاره المستقبلي
٤٣	(أ) مفهوم الأمن العسكري البحري.....
٤٣	أولا - المقصود بمفهوم المياسة العسكرية
٤٧	ثانيا- الأهداف المرتبطة بخطط السياسة العسكرية
٥١	ثالثا- المقصود بمفهوم الدفاع الوطني.....
٦٨	(ب) مفهوم الأمن البحري في واقعة العملي:.....
٦٨	أولا - بدايات التفكير البحثي عن الإجراءات الأمنية في النقل البحري.....
٧٣	ثانيا- التنفيذ العملي الوظيفي للإجراءات الأمنية في النقل البحري.....

موضوع	صفحة
-------	------

(ج) أوجه الاختلاف والتكامل بين مفاهيم الأمن البحري:.....	٧٥
أولاً- الاختلاف بين مفاهيم الأمن البحر.....	٧٥
ثانياً- أوجه التكامل بين مفاهيم الأمن البحري	٧٦
(د) الإطار المستقبلي لتصحيح مفاهيم الأمن البحري:	٧٩
أولاً- شمولية مفهوم الأمن البحري	٧٩
ثانياً- الأمن الاقتصادي البحري فرع متخصص من الأمن البحري.....	٨٠
٣-١ تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري:.....	٨٣
أولاً- النظرة الاستقصائية عن مفهوم الأمن	٨٣
ثانياً- التطلعات الفكرية العالمية عن الأمن بمفهومه المعاصر	٨٩
ثالثاً- بناء مفهوم الأمن الاقتصادي البحري.....	٩٤
رابعاً- القوات البحرية المصرية ترسخ مفهوم الأمن الاقتصادي البحري.....	٩٦
خامساً- صيد الأسماك وعلاقته بالأمن الاقتصادي البحري.....	٩٩
٤-١ خاتمة الفصل الأول.....	١٠١
٥-١ هوامش الفصل الأول.....	١٠٤

موضوع	صفحة
الفصل الثاني	
المفاوضات وإطارها النظري المستقبلي	١١٣
تمهيد	١١٥
١-٢ محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ...	١١٥
(أ) بدايات ظهور المفاوضات الدولية.....	١١٦
(ب) علم المفاوضات الدولية نواه للإطار النظري	
للمفاوضات:.....	١٢٢
أولا - المستقبلات كمدخل تخطيطي للإطار	
النظري للمفاوضات	١٢٣
ثانيا- الطرق التخطيطية التكاملية لأسلوب	
الإطار النظري للمفاوضات	١٢٣
ثالثا- الفكر الاجتماعي الاستراتيجي وتحديث	
الإطار النظري للمفاوضات	١٢٥
٢-٢ موقف الإطار النظري للمفاوضات من التفاوض ...	١٤٠
(أ) الاختلافات الفكرية في تناول التفاوض.....	١٤٠
(ب) الفرق بين التصنيف الحالي للتفاوض وهيكلته	
المقترحة	١٤٢
٣-٢ المفاوضات باعتبارها إطارا للغة الحوار التفاوضي .	١٤٤
(أ) المعلومات التفاوضية:	١٤٥
أولاً- الوسائل الأساسية للمعلومات التفاوضية	
ولغة الحوار	١٤٦

صفحة	موضوع
	ثانيا- المصطلحات والمفاهيم الأساسية
١٥١	للمعلومات التفاوضية
١٦١	(ب) الأسلوب وبيئة العمل:
١٦١	أولا- المقصود بأسلوب المفاوضات
	ثانيا- السمات النفسية الاجتماعية لأسلوب
١٦٣	المفاوضات في بيئات العمل المختلفة ..
١٦٣	(ج) التنظيم والتخطيط :
١٧١	أولا- التنظيم التفاوضي
١٧٤	ثانيا- التخطيط التفاوضي
١٧٦	٢-٤ خاتمة الفصل الثاني
١٨٠	٢-٥ هوامش الفصل الثاني
	الفصل الثالث
١٩١	الوساطة وتطبيقاتها على الأمن الاقتصادي البحري
١٩٣	تمهيد
١٩٣	٣-١ الوساطة
١٩٤	(أ) الوساطة على المستوى العالمي :
	أولا- ماهية الدبلوماسية وعلاقتها بالمنظمات
١٩٥	الدولية المتخصصة
	ثانيا- الفرق بين المنظمة الدولية والنظام
١٩٥	والتنظيم الدولي

- ثالثاً- الفرق بين المنظمات الإقليمية والعالمية
 ١٩٨ الشاملة والمتخصصة
- (ب) نماذج من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة
 ٢٠٠ على المستويين الإقليمي والعالمي :.....
- أولاً- (النموذج الإقليمي للمجال الاقتصادي)
 ٢٠٠ نموذج جامعة الدول العربية
- ثانياً- (النموذج العالمي للمجال الاقتصادي)
 ٢٠٦ نموذج الأمم المتحدة
- ٢-٣ المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية
 ٢٠٩ في مجال الأمن الاقتصادي البحري
- (أ) المنظمة البحرية الدولية نموذج عالمي تطبيقي
 للمنظومة المعاصرة :
 ٢١١
- أولاً- إصدار الاتفاقيات الجديدة أو تعديل
 اتفاقيات قائمة
 ٢١٣
- ثانياً- إنجازات لجنة السلامة البحرية
 ٢١٦
- ثالثاً - بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة
 بالقواعد الدولية لإدارة السلامة
 ٢١٩
- رابعاً - بعض القرارات المرتبطة بالقواعد
 الدولية لإدارة السلامة
 ٢٢١
- (ب) آراء خبراء السلامة البحرية في إدارة الأزمات
 والكوارث البحرية (نموذج تبادل المعلومات)
 ٢٢٥

موضوع	صفحة
(ج) الوساطة الدبلوماسية بشأن تعزيز التعاون الإقليمي البحري	٢٣٣
(مذكرة المشرق العربي ٢٠٠٥ نموذجاً)	
٣-٣ الوساطة على المستوى الوطني	٢٤٠
(منظومة النقل البحري نموذجاً)	
٣-٤ الوساطة الدبلوماسية للبحرية على المستوى الإقليمي	٢٥٦
(نموذج مقترح مستقبلي)	
(المنظمة البحرية العربية AMO)	
٣-٥ خاتمة الفصل الثالث	٢٥٨
٣-٦ هوامش الفصل الثالث	٢٦٣
الفصل الرابع	
التحكيم والوسيط والتوفيق والتحكيم وعلاقتها بالأمن الاقتصادي البحري	٢٧٩
تمهيد	٢٨١
١-٤ (الركن الثاني) التحكيم	٢٨١
(أ) التعريف بالتحكيم	٢٨٢
(ب) مميزات التحكيم	٢٨٣
(ج) المحكم شخصية نقاوضية	٢٨٥
(د) التحكيم البحري المؤسسي والحر :	٢٨٧

موضوع	صفحة
أولاً- نماذج من مراكز التحكيم البحري المؤسسي	٢٨٨
ثانياً- نماذج من مراكز التحكيم البحري الحر....	٢٩٠
(هـ) المعاهدات والاتفاقيات والأعراف في التحكيم البحري.....	٢٩١
(و) أسباب حاجة الأمن الاقتصادي البحري إلى التحكيم.....	٩٣
٢-٤ (الركن الثالث) الوسيط.....	٢٩٤
(أ) الوسيط الملاحى والممارسه العملية	٢٩٦
(ب) الآراء البحثية عن تطوير عمل الوكلاء الملاحيين.....	٢٩٩
٣-٤ (الركن الرابع) التوفيق	٣٠٢
(أ) التوفيق في مشاكل العجز في الكوادر البحرية .	٣٠٤
(ب) التوفيق في عمليات تأجير السفن	٣٠٨
٤-٤ خاتمة الفصل الرابع	٣٣١
٥-٤ هوامش الفصل الرابع	٣٣٥
الفصل الخامس	
المهارات التفاوضية	
تمهيد	٣٤٥
٢-٥ الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية	٣٥٧
(أ) البعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي :....	٣٥٨
أولاً- المقصود بالاتصال التفاوضي	٣٥٨
ثانياً- المفاوضات كعملية اجتماعية اتصالية..	٣٦٤

موضوع	صفحة
(ب) البعد السيكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية:..	٣٦٧
أولاً- السلوك الإنساني التفاوضي.....	٣٦٧
ثانياً- الانطباع الشخصي.....	٣٦٨
ثالثاً- تحديد التصرفات.....	٣٦٩
(ج) البعد الموسيولوجي لتنمية المهارات التفاوضية : .	٣٧١
أولاً- الاتصال الاجتماعي الفعال	٣٧١
ثانياً- كيفية طرح الأسئلة أثناء التفاعل.....	٣٧٣
ثالثاً- الاستماع التتقيني	٣٧٦
رابعاً- الاستعداد الذاتي	٣٧٨
خامساً- الدعم والتحفيز	٣٧٩
٣-٥ المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية	٣٨١
(أ) مفهوم القيادة التفاوضية	٣٨١
(ب) مفهوم التقدير التفاوضي	٣٩٠
أولاً-مبادئ التقدير التفاوضي.....	٣٩٠
ثانياً- أنواع التقدير التفاوضي	٣٩١
(ج) مفهوم المعايير التفاوضية	٣٩٢
(د) مفهوم أبعاد القرارات التفاوضية الجماعية	٣٩٣
(هـ) مفهوم عوامل التأثير التفاوضي.....	٣٩٤

موضوع	صفحة
(و) مفهوم خبير المفاوضات	٣٩٥
(ز) مفهوم تنمية السلوك التفاوضي	٣٩٦
(ح) مفهوم القياس التفاوضي	٣٩٨
٤-٥ خاتمة الفصل الخامس	٤٠٠
٥-٥ هوامش الفصل الخامس	٤٠٥
الفصل السادس	
بعض أنواع المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري	٤١١
تمهيد	٤١٣
١-٦ المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي	
البحري	٤١٣
(أ) المفاوضات التجارية في مجال الأمن	
الاقتصادي البحري:	٤١٤
أولاً- دور مفاوضات التجارة الإلكترونية في	
مجال النقل البحري	٤١٥
ثانياً- دور مفاوضات اتفاقية الجات وتأثيرها	
على مهام التوكيلات الملاحية	٤٢١
ب- المفاوضات الصناعية في مجال الأمن	
الاقتصادي البحري:	٤٢٢
أولاً- آراء استشاريين بقاء السفن في مفاوضات	
صناعة النقل البحري	٤٢٢
ثانياً- ضرورة المفاوضات الفنية المستدامة	
لضمان صلاحية السفن	٤٣٩

صفحة	موضوع
٤٤١	٢-٦ المفاوضات الوقائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:
٤٤٢	(أ) مفاوضات الأمن والسلامة في مجال الأمن الاقتصادي البحري
٤٤٢	أولاً- المصطلحات المرتبطة بمفاوضات الأمن والسلامة البحرية
٤٤٤	ثانياً- خصائص جهاز وإدارة الأمن بالمنشآت البحرية
٤٦٠	(ب) المفاوضات البيئية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:
٤٦٦	أولاً- حماية البيئة البحرية من التلوث
٤٦٩	ثانياً- حماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس
	(نموذج تطبيقي)
٤٧٧	٣-٦ مفاوضات الإعاشة في مجال الأمن الاقتصادي البحري
٤٩٥	٤-٦ خاتمة الفصل السادس
٤٩٧	٥-٦ هوامش الفصل السادس

صفحة	موضوع
------	-------

٥١٥	الفصل السابع
	النتائج والتوصيات
٥١٧	١-٧ النتائج:
٥١٧	(أ) الاتجاهات والمداخل النظرية
٥١٨	(ب) نتائج المصطلحات والمفاهيم
٥١٨	أولاً-المصطلحات المركبة
٥٢١	ثانياً-المصطلحات الفردية
٥٢٣	ثالثاً-في مجال المفاهيم
٥٢٩	رابعاً-النتائج البحثية
٥٥١	المراجع
٥٦٩	الملاحق
	قائمة الأشكال :

الشكل (١-١) شكل يوضح تصنيف مفاهيم الأمن البحري
في واقعها العملي وإطارها المستقبلي

الشكل (١-٢) شكل يوضح الخلط بين المفهوم الشمولي
الأمني للمجتمع البحري وبين مفاهيمه
الفرعية المتخصصة

الشكل (١-٣) شكل يوضح التدرج النسبي لمفهوم الأمن

الشكل (١-٤) شكل يوضح اتجاهات الأمن الاقتصادي
البحري

الشكل (١-٢) شكل يوضح وسطية القدرة بين الإرادة

والقيادة في المهارات التفاوضية

الشكل (٢-٢) شكل مقارنة بين الجذور الأولى لعمليات

التفاوض والهيكلية المقترحة لمفهوم

التفاوض العام

الشكل (٣-٢) الإطار النظري التصوري عن للمفاوضات

في المجالات المتخصصة

الشكل (٤-٢) شكل يوضح المعلومات المرتبطة بالعمليات

للتفاوضية

الشكل (٥-٢) شكل يوضح للوسائل الأساسية للمعلومات

التفاوضية

الشكل (٦-٢) شكل يوضح الوسائل الثلاثة المتصلة بعلم

اللغويات للمعلومات التفاوضية

الشكل (٧-٢) شكل يوضح دورة المعلومات في تحول

بيانات إلى معلومات قيمة لعملية تفاوضية

الشكل (٨-٢) شكل توضيحي يظهر التنظيم في العمليات

التفاوضية

الشكل (٩-٢) شكل توضيحي يظهر التخطيط في

العمليات التفاوضية

الشكل (١-٣) شكل تصوري يوضح المنظومة المعاصرة
لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال
الأمن الاقتصادي البحري .

الشكل (٢-٣) شكل يوضح ممارسة الوساطة البحرية
في المجال الدولي والمجال الوطني

الشكل (١-٥) شكل يوضح عناصر الاتصال التفاوضي
الشكل (٢-٥) شكل توضيحي للمهارات التفاوضية
ومفاهيمها الأساسية

الشكل (١-٦) شكل يوضح عمليات المفاوضات التجارية

الشكل (٢-٦) شكل يوضح دوافع العملية الإرهابية

الشكل (٣-٦) شكل يوضح المفاوضات البيئية ووظائفها
الأساسية

الشكل (٤-٦) شكل يوضح استراتيجيات العدالة
الاجتماعية لمفاوضات الإعاشة

الشكل (١-٧) الهياكل التنظيمية التي يمكن أن تمارس
الوساطة الدبلوماسية للعربية في مجال الأمن
الاقتصادي البحري

قائمة الملاحق :

الملحق (١-١) التمثل الهجائي للتميمات التي تطلق
على السفن العسكرية حسب نوعها أو
دورها

الملحق (٢-١) التصنيف في تناول الفكر الاجتماعي
الاستراتيجي المرتبط بالاستراتيجية القومية
من خلال البحث في السوسولوجيا
العسكرية والسوسولوجيا الاستراتيجية

الملحق (٣-١) اللجان التابعة للمجلس الاقتصادي
والاجتماعي بالأمم المتحدة

الملحق (٣-٢) وثيقة توضح نظام AIS وارتباطه بالقمر
الاصطناعي والسفن والمحطات الأرضية

الملحق (٤-١) نموذج مشاركة تحكم تجاري

الملحق (٤-٢) وثيقة توضح المعلومات الهامة للتحقيق
وتحليل الحوادث البحري

الملحق (٦-١) نص اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف
السفن

الملحق (٦-٢) سيناريو تصوري لوسيلة الضبط لحادث

الملحق (٦-٣) وثيقة توضح اهتمام رئاسة الأكاديمية
العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
برعاية ضباط ومهندسين البحرية
التجارية

مقدمة

المفاوضات علم يستمازج به مجالات متعددة ذات الأبعاد الاجتماعية والسياسية والاقتصادية والعلاقات الدولية والقانونية وغيرهم من الأبعاد المتخصصة ، حيث تتصل المفاوضات بقضايا الانسان الحيوية والتي تهدف إلى إيجاد حلول لمشكلة ما أو من أجل التوصل إلى اتفاق لأن من الطبيعي أن تتعارض مصالح الأفراد ومن الضروري السعي إلى تحويل هذا التعارض إلى تفاهم على المصالح المشتركة التي يتحقق من خلالها موضوع ما ؛ وسوف تركز هذه الدراسة على المجال البحري وترابطه بأبعاد متعددة .

موضوع الدراسة :-

نبعت فكرة الدراسة حينما أشار السفير المصري للدكتور محمد بدر الدين زايد في عام ٢٠٠٣ بقوله : (أن علم المفاوضات الدولية يعتبر اعتد المجالات المرتبطة بالتفاعلات الدولية ، والتي سوف يتم الإقبال الشديد عليها في المستقبل وذلك باعتبار أن المفاوضات تمثل ميداناً شديداً الخصوبة لأنها تترتبط بين العلم والممارسة مما يترتب عليه عبء ومسئولية على العلماء والباحثين أن يقدموا للممارسين أسس نظرية جديدة من أجل تطوير تلك الدراسات المستقبلية المرتبطة بموضوع المفاوضات ، بل يصبح المجتمع الدولي في حاجة دائمة إلى الأداة التفاوضية نظراً للحكم الهائل من العلاقات والتفاعلات بين الوحدات الدولية مثل المؤسسات والمنظمات الدولية والشركات العالمية متعددة الجنسيات ؛ ونظراً للعدد الضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات التفاوضية التي تمارسها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد على المستوى الدولي ، وما يتسم به قدر كبير من هذه التفاعلات من تعقد وتنوع فهي كبير في مجالات متعددة منها المجالات الجمركية وما يحيط بها من تفاصيل فنية دقيقة لا يستطيع

السياسة والدبلوماسية التصدي لها بمفردهم أو في القضايا البحرية والبيئية بتفديداتها العلمية والفنية وبالإضافة إلى ذلك كافة المجالات الاقتصادية المتخصصة مثل : المجالات التجارية والصناعية والخدمية بوجه عام) .

وقبل السعي نحو تناول أهمية هذه الدراسة يجب الإشارة أولاً إلى نماذج من الدراسات العلمية السابقة التي ركزت على موضوع المفاوضات والتفاوض وذلك استناداً إلى أن الأهمية العلمية لأي دراسة تقاس بما تتناوله من موضوعات جديدة لم يتطرق إليها البحث العلمي من قبل ، والموضوع الذي تتناوله هذه الدراسة وهو دور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري لم يحظ باهتمام الدراسات الاستراتيجية العربية المتخصصة في المجال الأمني المرتبط بالنقل البحري ، وهناك نماذج متعددة من الدراسات السابقة اعتبرت النواة الأولى للاهتمام بموضوع المفاوضات ، وسوف تقتصر الدراسة بتناول ثلاث نماذج من هذه الدراسات كل دراسة في مجال تخصصها وذلك على النحو التالي :

الدراسة التي قام بها الدكتور ثابت عبد الرحمن إدريس وصدرت عن كلية التجارة جامعة المنوفية عام ٢٠٠٠ وكان موضوعها " التفاوض مهارات واستراتيجيات " وتعتبر الدراسة من الدراسات الوصفية التي قصدت أربع أهداف وهي تناول أنواع التفاوض ومفاهيم الأساسية والأبعاد الديناميكية للتفاوض من خلال التفاوض التنافسي والتعاوني وأساليب التأثير في الآخرين أثناء العملية التفاوضية ، وإدارة التفاوض من خلال الإعداد والتخطيط وتناول الاستراتيجيات والتكتيكات وإظهار أنماط شخصية المفاوضين والتنمية الذاتية للمفاوض الفعال .

والدراسة التي قام بها الدكتور محمد بدر الدين زايد وصدرت ضمن الدراسات الدبلوماسية لدار الشروق الدولية للنشر عام ٢٠٠٣ وكان

موضوعها " المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة " وتعتبر الدراسة من الدراسات الوصفية ذات البعد الاستقصائي وكان هناك ثلاث أهداف أساسية للدراسة هي التعريف بالمفاوض الدولي وتناول الوسائل التي يمكن من خلالها إعداد ملف المفاوضات ومحددات السلوك التفاوضي ، وإظهار مدى تأثير البيئة لداخلية للمجتمعات على العمليات التفاوضية ، وقد استرشدت الدراسة بنماذج لعمليات المفاوضات الدولية .

والدراسة التي قام بها الدكتور فاروق السيد عثمان وصدرت عن كلية التربية النوعية جامعة المنوفية عام ٢٠٠٤ وكان موضوعها " التفاوض وإدارة الأزمات " وتعتبر من الدراسات التكوينية التي ركزت على أربع أهداف وهي إظهار سيكولوجية التفاوض من خلال تنمية المهارات السلوكية في العملية التفاوضية ، وتناول الجوانب الدافعية والوجدانية في عملية التفاوض ، وإظهار دور القيادة في العملية التفاوضية ، ودور سيكولوجية إدارة الأزمات والاتصال في الموقف التفاوضي .

مشكلة الدراسة :

تركز مشكلة الدراسة : على العمليات التفاوضية التي تعتبر حتى الوقت الراهن تتم بأسلوب غير مؤسس على هيكليّة مرتبة ، وإنما تتم تلك العمليات من خلال ما أشار إليه ميثاق الأمم المتحدة في الفصل السادس المادة (٣٣) للفقرة (١) بالاعتماد على مجموعة تصنيفات هي : المفاوضات ، والتحقيق والوساطة ، والتوفيق ، والتحكيم ، والتسوية القضائية .

وبالإضافة إلى ذلك : أن هناك خلط في استخدام مفهوم الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري ، لأن مفهوم الأمن البحري يعتبر مفهوم شمولي للمجتمع البحري بوجه عام .

أهمية وأهداف الدراسة :

تظهر أهمية الدراسة باعتبارها من الدراسات الاستراتيجية ذات الأبعاد الاجتماعية والأمنية من خلال المنظور الاقتصادي البحري وبالتالي ترجع أهميتها الاستراتيجية المستقبلية إلى ما يلي :

محاولة وضع ترتيب علمي لهيكلية يطلق عليها (هيكلية مفهوم التفاوض العام) ، وسوف تعتبر (المفاوضات _ المفاوضة) بمثابة إطار نظري للغة الحوار التفاوضي . أما أركان الهيكلية سوف تعتمد على خمسة أركان أساسية هي:

١- الوساطة ٢- التحكم ٣- الوسيط ٤- التوفيق ٥- التحقيق

وسوف تعتبر التسوية القضائية كأداة مساعدة لتلك الأركان الخمسة وليست ركن متخصص من التفاوض.

وتظهر أهمية الدراسة أيضا في محاولة توضيح أن المجتمع البحري يرتبط بمفهوم شمولي يطلق عليه مفهوم الأمن البحري كمفهوم عام ولا يجوز احتكاره في مجال النقل البحري لان ذلك المفهوم يضم كل من :

مفهوم الأمن العسكري البحري وهو مرتبط بالقوات البحرية.

ومفهوم الأمن الاقتصادي البحري الذي يجب أن يرتبط بالنقل البحري ، و ضرورة استمرار عملية إعادة تعريف مفهوم الأمن البحري من جانب لجنة السلامة البحرية MSC بالمنظمة البحرية الدولية IMO .

وتظهر أهمية الدراسة أيضا في دور المفاوضات وارتباطها بالأمن الاقتصادي البحري ، لان المفاوضات تعتبر بمثابة حرفة فكرية يطلق عليها لغة الحوار ، والتي من خلالها يستخدمها الإنسان لمواجهة تحديات الحياة على مر العصور ، ومما لا شك فيه أن هناك تفاوتاً من عصر إلى عصر ومن مجتمع لآخر في احتراف حرفة المفاوضات .

فإذا تتبعنا منحنيات ازدهار الحضارات وانهارها يتبين لنا الارتباط الوثيق بين عوامل الازدهار بكل مظاهرها ومجالاته وعوامل الانهيار من جهة ، والحرص على الاعتماد على المفاوضات التي تؤدي إلى نتائج إيجابية ومثمرة . لأن استثمارها يعنى الرشد والصواب بينما تجاهلها يعنى الخلط والاضطراب .

وبسوف نركز أهداف الدراسة على موضوع المفاوضات باعتبارها الهدف الأساسي للدراسة ودورها على مجال الأمن الاقتصادي البحري على مختلف المستويات العالمية وذلك من خلال مجموعة من الأهداف هي :

١- تهدف الدراسة في أحد أبعادها إلى كشف الغموض واللبس في استخدام المفاهيم الخاصة بكل من : الأمن البحري بشكل عام والأمن الاقتصادي البحري .

٢- تهدف الدراسة إلى إبراز مفهوم المفاوضات بشكل عام باعتبارها من المفاهيم الاستراتيجية وتأخذ أشكال متنوعة وفق أهدافها التطبيقية علمياً سواء كانت اقتصادية أو سياسية بمختلف أنواعها.

٣- وتهدف الدراسة أيضاً للكشف عن المهارات الخاصة بالعمليات التفاوضية والتي تخدم مجالات متعددة بشكل عام ثم بشكل خاص ما يتعلق منها بالمهارات الخاصة بالأمن الاقتصادي البحري .

٤- وتهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على مدى فاعلية ما هو معمول به في مجال النقل البحري بشكل خاص من معاهدات واتفاقيات دولية تتعلق بتحقيق أهداف الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك اعتماداً على تحليل المضمون الوثائقي .

٥- وأخيراً تهدف الدراسة إلى تقديم تصورات نظرية يمكن أن يعتمد عليها بقدر الإمكان في اتجاه تطوير أسلوب المفاوضات والممارسات المهنية المختلفة والتي يمكن أن تخدم تحقيق الأمن في المجال الاقتصادي البحري .

تساؤلات الدراسة :

على الرغم أن أهمية الدراسة ركزت على سؤال رئيسي وهو : ما الدور الذي تقوم به المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ؟ إلا أن أهداف الدراسة قد قادتنا إلى عدة تساؤلات كانت بمثابة هدفاً استراتيجياً لإنجاز هذه الدراسة ويمكن أن نعرض هذه التساؤلات فيما يلي :-

_ ما هو الواقع العملي والإطار المستقبلي لمفهوم الأمن البحري ؟

_ كيف يمكن اعتبار المفاوضات كلغة للحوار التفاوضي ؟

_ ما هي الأركان الأساسية والمساعدة للتفاوض العام ؟

_ ما هي الوسائل التي تساعد على تنمية المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية ؟

_ ما هي أنواع ونماذج المفاوضات المهنية المعتمد عليها حالياً في الأمن الاقتصادي البحري ؟

الإجراءات المنهجية :

تبعاً للأهمية والأهداف لتناول موضوع الدراسة والذي تم عرضه سابقاً وبعد تحديد أهدافها يمكن القول أن الدراسة تنتمي إلى مجال الدراسات الاستراتيجية ، وسوف تعتمد في تحقيق أهدافها في إطارها النظري على كل من علم الاجتماع بافرعة المعاصرة ، ودراسات العلاقات الدولية ، والعلوم السياسية والاقتصادية وبرنامج الدراسات الخاصة بالسلامة

والأمن في مجال النقل البحري ، وبالتالي فالدراسة تنتمي إلى الدراسات الوصفية التحليلية ذات البعد الوثائقي ، ويستوجب على الباحث أن يعتمد على الإجراءات والوسائل البحثية التي تتواءم في الاستخدام مع مجالها ونوعها وذلك لتحقيق أهدافها السابقة .

وسوف تعتمد الدراسة على أسلوب المناهج المتكاملة ويعتبر المنهج الرئيسي هو المنهج الوصفي التحليلي وهو المنهج الذي سوف نتناول الدراسة من خلاله الأدوار التي حققتها المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال عمليات التحليل ذات البعد الأمني المرتبط بالوصف والنقد والمقارنة إضافة إلى ذلك الاعتماد على عمليات التنبؤ المرتبطة بالمستقبل عن طريق اتجاه المستقبلات **Futurology** في كل محاولات التنبؤ الاستراتيجي الذي يرتبط بالإطارات والمنظومات التصورية وسيناريوهات المستقبل ، وأيضاً اعتمدت الدراسة على أسلوب الإضافات الفكرية من الإشراف العلمي في متن الدراسة من أجل الاستفادة من خبراتهم المتخصصة وبالإضافة على ذلك الاعتماد على الإعداد التأهيلي للباحث في حضور برامج ودورات تأهيلية ومؤتمرات كانت بمثابة إجراءات منهجية مساعدة وكان لها دور حيوي في الدراسة .

أما الجانب الميداني في الدراسة :

وهو الذي تمثل في المقابلات مع الخبراء والاستشاريين من أجل الاستبصار من خلال تساؤلات كل منها في جزء متخصص بالرسالة وكأداة لجمع المعلومات وإظهار دور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك لأن المقابلة يمكن أن تكون أسلوباً يحقق الحصول على المعلومات المفصلة ، أو عن الأنماط التفاوضية أو تفسيرات معينة لهذه الأنماط ، وهي بذلك تمكن الباحث من الفهم الأعمق ، لمشاعر فرد معين تجاه قضية تفاوضية معينة كما توضح أسلوب ربط

المجالات البحرية المتخصصة بعضها البعض باعتبارها مجالات بحرية اقتصادية . وهذه المقابلات كانت في الفترة من ٨/١٣ إلى ٢٠٠٥/٩/١٩ تم توفيقها في كل جزء متخصص بالرسالة ، وذلك حسب تدرج الفصول على النحو التالي :-

(الفصل الأول)

١- مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٦ مع الربان : عصام السيد احمد بدوي المحاضر الأول بعماده السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، استشاري المنظمة البحرية الدولية (IMO).

(الفصل الثالث)

٢- مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٩/١٩ مع الدكتور ريان : احمد عبد الحميد كسار المحاضر الأول بعماده السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، استشاري المنظمة البحرية الدولية (IMO).

(الفصل الرابع)

٣- مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٤ مع المهندس : هشام احمد عبد الله المدير العام للمكتب المصري للاستشارات البحرية (ايمكو) وعضو منظمة BIMCO .

(الفصل السادس)

٤- مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٣ مع المهندس : محمد جابر إسماعيل استشاري في تصميم وبناء السفن ورئيس مجلس إدارة المركز البحري للاستشارات والتصميم (مارينا لبناء السفن) ، ومحكم دولي

٥- مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٩ مع الدكتور ريان : منتصر إسماعيل عبد الحى العسكري رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن .

٦- مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٣ مع الدكتور ريان : جمال احمد محمد غلوش عميد كلية النقل البحري ورئيس قسم الدراسات العليا البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

٧- مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٥ مع الريان : احمد حافظ عبد المنعم مساعد عميد برامج السلامة البحرية لشئون التدريب ونائب رئيس مجلس إدارة جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية .

أما أدوات جمع البيانات فقد اعتمدت على البيانات والمعلومات من الدراسات والأبحاث والتقارير والاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية والاعتماد أيضا على نظم المعلومات الإلكترونية (الإنترنت) بالإضافة إلى الاستعانة بالموسوعات والدوريات العلمية .

وبعد أن انتهينا من عرض الإجراءات المنهجية التي سوف تشمل عليها الدراسة يمكن الإشارة بأن الدراسة قد قسمت إلى ستة فصول وفصل للنتائج والتوصيات على النحو التالي :

الفصل الأول :

ويتناول " الأمن البحري بين واقعه العملي وإطاره المستقبلي " بداية بتحديد نطاق الأمن البحري بوجه عام من خلال ارتباطه بالقوات البحرية الرسمية بكافة تنظيماتها ، وأيضا بالنقل البحري وارتباطه بالملاحة البحرية وعلاقتهم بالمواني ، وكافة التنظيمات البحرية المرتبطة بهم على مختلف المستويات الوطنية والإقليمية والدولية . ثم التعرف على فرعين أساسيين هما : الأمن العسكري البحري والأمن البحري الذي شاع استخدامه في النقل البحري والمواني من خلال (ISPS Code) ، ثم سوف يركز هذا الفصل على تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري من خلال الاعتماد على الإطار المستقبلي لكيفية تصحيح أوجه الخلط في مفاهيم الأمن البحري ، بداية من توضيح شمولية المفهوم العام للأمن البحري الذي

يُدرج تحته مفهوم الأمن العسكري البحري ، والمفهوم الجديد الذي يجب أن يرتبط بالنقل البحري والمواني والبحرية التجارية بوجه عام ، وهو مفهوم الأمن الاقتصادي البحري ليحل محل مفهوم الأمن البحري الذي شاع استخدامه في النقل البحري .

الفصل الثاني :

ويتناول " المفاوضات وإطارها النظري المستقبلي " وسوف يركز هذا الفصل على محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، من خلال مدخل من مداخل علم الاجتماع وهو السوسيولوجيا الاستراتيجية بداية من (البوليمولوجيا) (علم الحروب والصراعات) ، والذي يركز على دراسة أشكال وأسباب ونتائج الحروب بوصفها إحدى الظواهر الاجتماعية ، وكان يهدف هذا العلم إلى إيجاد نظريات سلمية تضع نهاية للحروب ، والذي حل محله علم العلاقات الدبلوماسية والذي تطور إلى علم العلاقات الدولية الذي ركز على المفاوضات الدولية ، والتي سوف تعتمد عليها الدراسة باعتبارها النواة التي سوف تساعد على النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، والذي سوف يحدد موقف المفاوضات من التفاوض ، وسوف يتناول هذا الفصل بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية الذي اقترن في بداياته بالمجالات العسكرية حتى تطور هذا المفهوم ليشمل كافة المجالات غير العسكرية في الوقت الراهن ، وسوف يتناول أيضا علاقة علم الاجتماع بالتفاوض ، وسوف يركز على الهيكلية المقترحة للتفاوض العام ، والمفاوضات باعتبارها لغة الحوار للتقاضي .

وسوف يتناول الفصل الثالث ، والفصل الرابع أركان التفاوض العام الخمسة ، وذلك على النحو التالي :

فيتناول الفصل الثالث :

" الوساطة وتطبيقاتها على مجال الأمن الاقتصادي البحري " سوف يركز هذا الفصل على الوساطة باعتبارها الركن الأول في الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام بداية بالوساطة على المستوى العالمي ، وذلك من خلال ارتباطها بالدبلوماسية ، وباعتبار أن الدراسة تحاول إظهار دور المفاوضات على مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال التركيز على مصطلح الدبلوماسية المتخصصة وعلاقتها بالمنظمات الدبلوماسية المتخصصة ثم تناول الفروق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة وتناول نماذج منها ، وسوف يركز هذا الفصل على نماذج من المنظمات الإقليمية والعالمية المتخصصة ، وأيضاً الفروق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة ، وسوف يتناول هذا الفصل المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري وسوف نتناول الدراسة نموذج المنظمة البحرية الدولية كنموذج عالمي تطبيقي للمنظومة المعاصرة بالإضافة إلى نماذج أخرى ، وسوف يسعى هذا الفصل لتناول نموذج الوساطة المرتبط بمجال الأمن الاقتصادي البحري على المستوى الوطني ، وكان ممثل في منظومة النقل البحري في جمهورية مصر العربية ، وسوف يسعى هذا الفصل أيضاً لتناول نموذج مقترح مستقبلي يرنو إلى تعزيز الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي العربي ممثلاً في المنظمة البحرية العربية (AMO) حتى تصبح على غرار المنظمة البحرية الدولية.

أما الفصل الرابع : " التحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق وعلاقتهما بالأمن الاقتصادي البحري " سوف يتناول هذا الفصل الأركان الأربعة (التحكيم ، والوسيط ، والتوفيق ، والتحقيق) من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض

العام وسوف يتم تناول التحكيم : وذلك من خلال (التعريف بالتحكيم) باعتباره وسيلة لتسوية المنازعات من خلال الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة ، (مميزات التحكيم) وتوضيح المقصود (بالمحكم) باعتباره شخصية تفاوضية يتمتع بسلطة قضائية في إصدار حكم التحكيم ، ثم تناول الفروق الموضوعية بين التحكيم البحري المؤسسي والتحكيم البحري الحر . وسوف يتناول هذا الفصل الوسيط من خلال إظهار مصطلح الوسيط من خلال البحث في للقوانين العربية ثم استطلاع طبيعة الوسيط البحري .

أما التوفيق : فسوف يوضح هذا الفصل فكرة التوفيق التجاري والإداري من خلال ما ورد بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في الدورة الرابعة والثلاثون عام ٢٠٠١ .

أما التحقيق وهو الركن الخامس للهيكلية المقترحة: فسوف تركز الدراسة على نوعين أساسيين من التحقيق التفاوضي هما : تحقيق نقصى الحقائق ، والثاني تحقيق دراسات الجدوى .

أما التسوية القضائية باعتبارها ركن مساعد للأركان الأساسية المقترحة لهيكلية التفاوض العام فسوف تحاول الدراسة أن تفرق بين مصطلح السلطة القضائية والأداة القضائية باعتبار أن السلطة القضائية ترتبط بالقوانين الوطنية . أما الأداة القضائية فترتبط بالمجال الدولي ذات الارتباط بالاتفاقيات الدولية والقانون الدولي .

الفصل الخامس : " المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية "

وذلك بداية من التقييمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية ، وسوف يتناول هذا الفصل كل من هذه التقييمات بشكل

منفصل من اجل تنمية المهارات التفاوضية ثم ستسعى الدراسة لتناول الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية من خلال البعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي ، والبعد السيكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية والبعد السوسيولوجي لتنمية المهارات التفاوضية ، . ثم السعي لتناول المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية .

الفصل السادس :

" بعض أنواع المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري " وسوف يتناول هذا الفصل بعض أنواع من المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال محاولة إجراء عمليات تركيبيّة توفيقية لنوعيات محددة متواجدة في المجتمع البحري مثل : المفاوضات البنائية والتي سوف تنفرع إلى نوعين : نوع تجاري وآخر صناعي ، وباعتبار أن هاتين النوعين هدفهما التفاعل التأسيسي وسوف يركز النوع التجاري على التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري واتفاقية الجات وتأثيرها على مهام التوكيلات الملاحية . أما النوع الصناعي فسوف يركز على بناء السفن من خلال إظهار دور هيئات تصنيف السفن . ، وسوف تتناول أيضا الدراسة المفاوضات الوقائية مثل : مفاوضات الأمن والسلامة وحماية البيئة البحرية واخيرا سوف تتناول الدراسة مفاوضات الإعاشة .

الفصل الأول
الأمن البحري
بين
واقعه العملي وإطاره المستقبلي

تمهيد :

يعتبر المجتمع البحري هو النطاق الرئيسي لتداول مفاهيم الأمن البحري من خلال فرعين أساسيين هما : الأمن العسكري البحري والأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والمواني وعلاقتهم بالملاحة البحرية ، ومن خلال هاتين المفهومين وسوف تحاول الدراسة إظهار حقيقة هذه المفاهيم من حيث مطابقتها الفعلية للواقع العملي .

أم أن هناك اختلاف بين واقع تلك المفاهيم بجانبها الاستقصائي النظري والتطبيقي ومجالاتها المتخصصة ، وسوف نعرض في هذا الفصل لهذه المفاهيم على النحو التالي :-

١-١ تحديد نطاق الأمن البحري .

٢-١ تحليل مضمون مفهوم الأمن البحري وإطاره المستقبلي .

٣-١ تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري .

٤-١ خاتمة الفصل الأول .

١-١ تحديد نطاق الأمن البحري:

مما لا شك فيه أن مفاهيم الأمن البحري لها نطاق شمولي ، وهو المجتمع البحري Maritime Society الذي يتميز عن غيره من المجتمعات الأخرى بأنه من المجتمعات المفتوحة التي تتسم بالمشاع بين الجماعات المتنوعة ، التي تشترك ثقافة أساسية Base Culture وتضم مجموع السمات الثقافية التي توجد في المحتوى والمجال الحيوي للبحار والمحيطات ؛ وعادة ما تتنوع المجالات المهنية للإنسان داخل المجتمع البحري ولكن السمة الأساسية التي تطلق على جماعات المجتمع البحري هي سمة الطبقة البحرية Maritime Class أي المكانة أو الهوية التي ترتبط بكل مجال مهني مثل : القوات البحرية الرسمية والتي تتمثل

مهمتها ومهمتها الدفاع عن أمن وسلامة الدولة التابعة لها ومنع الاختراقات الخارجية ، وحماية المواني الرئيسية والمحافظة على أمن وسلامة السفن القادمة إلى الدولة والمغادرة منها وكذلك تطهير الممرات المائية الموصلة إلى المواني من الألغام البحرية ثم القيام بدوريات خارج وداخل المياه الإقليمية ، والبحث والإنقاذ في المياه القريبة من الدولة الساحلية ^(١) (السلوم ٢٠٠٠).

والنقل البحري Maritime Transport يعتبر بمثابة حلقة الوصل بين المنقول منه والمنقول إليه عبر البحار والمحيطات ، حيث يشمل على أنواع متنوعة من النقل البحري مثل : _ النوع الأول _ النقل المتتابع وينقسم إلى فرعين :

الفرع الأول : النقل المتتابع البحري ويكون نقل بحري في جميع أجزائه ، ولكنه يتم على مرحلتين ، وذلك في عدم وجود خط ملاحي مباشر إلى الجهة المطلوب نقل الشيء إليها الفرع الثاني : النقل المتعدد الوسائط وهو الذي يتم بطرق مختلفة بمعنى استخدام الجانب البحري في جزء منه ، ويستخدم الجزء الآخر منه بطريق البر أو الجو .

أما _ النوع الثاني _ نقل السفن (القطر البحري) والذي قد يقصد به معاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالطاقم على الدخول في ميناء أو الخروج منه أو الرسو على رصيف أو يقصد بالقطر البحري جر صنادل أو منشآت بحرية ليست لها قوة دفع خاصة ويستخدم هذا المصطلح أيضا في حالات الإنقاذ والمساعدة البحرية ^(٢) (طه ١٩٨٦) .

ويرتبط أيضا المجتمع البحري بمهن الملاحة البحرية بمختلف أشكالها مثل : ملاحة أعالي البحار ويقصد بها الملاحة البحرية التي تتم بين مواني الدولة ، ومواني الدول الأخرى ، والملاحة الساحلية ويقصد بها

الملاحة التي تتم داخل المواني الوطنية بعيدا عن أعالي البحار . وتنقسم الملاحة من حيث الغرض إلى ملاحة تجارية ويقصد بها الملاحة التي تستهدف الربح ، والتي تقوم بها السفن المخصصة لنقل البضائع أو الخامات أو الأشخاص وأيضا إلى ملاحة الصيد ويقصد بها الملاحة التي تهدف الحصول على ما بداخل قاع البحار والمحيطات من موارد حية حيث أن للصيد نظامه القانوني والاقتصادي الخاص به والذي حددته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبالإضافة إلى غيرها من الاتفاقيات . ويوجد أيضا ملاحة النزهة وهي الملاحة التي تقوم بها سفن النزهة كالخووت وغيرها . وهناك أيضا ملاحة البحث العلمي بأنواعها وفروعها المختلفة والتي تقوم بها سفن الأبحاث^(٢) (داود ١٩٩٨) .

ويرتبط أيضا المجتمع البحري بالمواني البحرية ، ويعرف الميناء البحري " بأنه الرصيف أو المنطقة التي يمكن من خلالها أن تقوم السفن بشحن أو بتفريغ البضائع والخامات أو بنقل الركاب وغير ذلك من المهام والميناء في العادة يشمل الأماكن التي يمكن للسفن أن تنتظر دورها فيها بغض النظر عن بعد هذا المكان حيث يتم اتصال هذا المكان مع شبكة المواصلات في وجود التسهيلات الخاصة بإنجازها" ومعنى ذلك أن الميناء يمثل حلقة الوصل في مجالات النقل البحري من حيث تداول البضائع والخامات ونقل الركاب وتقديم الخدمات للسفن وتكوين قاعدة لتنمية الصناعات ، وتوفير الحماية والأمان للسفن من الأخطار^(٤) (غلو، ٢٠٠٢) .

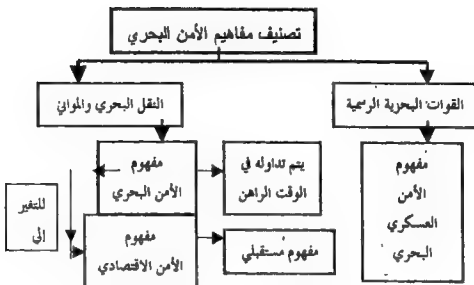
ويتضح مما سبق أن المجتمع البحري يرتبط بكيانات ، ومهن متنوعة ذات طابع رسمي ، وغير رسمي بمختلف التخصصات المختلفة ويرتبط أيضا بجميع أشكال النقل البحري ، والملاحة البحرية والمواني البحرية المختلفة ، وله ارتباط أيضا بالتنظيمات والمنظمات والمؤسسات الوطنية

والإقليمية والدولية التي يدخل في إطار اهتماماتها المجالات البحرية المتنوعة ، ولهذا السبب فإن المجتمع البحري يعتبر بمثابة النطاق الشمولي لمفاهيم الأمن البحري .

٢.١ تحليل مضمون مفهوم الأمن البحري وإطاره المستقبلي:

حينما تناولت الدراسة تحديد نطاق الأمن البحري . فقد اتضح أن هذا المفهوم يرتبط بالمجتمع البحري وهذا المجتمع يتشابه به مجالات مهنية مختلفة ، ولها علاقة وثيقة بالأمن البحري ، ولكن يجب على الدراسة أن تطرح سؤالين رئيسيين سوف يتحدد من خلالهم الإطار المستقبلي لتلك المفهوم بل والدراسة بوجه عام : هل يجوز أن يطلق مفهوم الأمن البحري بأسلوب شمولي على كافة المجالات المهنية في المجتمع البحري ؟ أم أن هناك تصنيفات متخصصة للمفهوم يجب أن ترتبط بكل مجال متخصص في المجتمع البحري ؟

حينما تسعى الدراسة للإجابة على تلك التساؤلات سوف تحاول أن تصنف مفاهيم الأمن البحري في الواقع العملي المتعارف عليه في الوقت الراهن ، وفقا لنطاق تلك المفاهيم ، وهو المجتمع البحري وذلك بداية من القوات البحرية الرسمية ثم النقل البحري والمواني وبالتالي فقد أصبح هناك تصنيف واضح المعالم في تناول مفهوم الأمن البحري يجب أن يتحرر من شمولية استخدامه أو تعميمه على كافة المجالات المهنية بالمجتمع البحري ، ويتضح ذلك في الشكل التصوري الآتي :-



شكل (١-١) يوضح تصنيف مفاهيم الأمن البحري في واقعها العملي وإطارها المستقبلي^(٥) (سليمان ٢٠٠٥)

١- مفهوم الأمن العسكري البحري:

يرتبط مفهوم الأمن العسكري البحري بمفهومين أساسيين هما : مفهوم السياسة العسكرية ، ومفهوم الدفاع الوطني المترابطين بالتخطيط السياسي العسكري^(٦) ، وسوف تحاول الدراسة توضيح تلك المفهومين قبل أن توضح بعض المهام المتخصصة في الأمن العسكري البحري ، وذلك فيما يلي :-

أولاً _ المقصود بمفهوم السياسة العسكرية Militarism Politics:

ترتبط السياسة العسكرية بالفكر السياسي والعسكري معاً ، ولها ارتباط أيضاً بمدى تغير العلاقات الدولية وما ينتج عنها من صراعات على مختلف نطاقات المجتمع الدولي. فمعنى ذلك أن مفهوم السياسة العسكرية مفهوم ثنائي التركيب ، ومعاصر التكوين فلو تم البحث في العلوم السياسية لم يستدل على مصطلح يظهر مفهوم السياسة العسكرية مع أنه مفهوم يرتبط أساساً ببعض النظم السياسية المتواجدة في المجتمع الدولي المقترنه بالقوة العسكرية .

فمن وجهة نظر الدراسة أن العلوم السياسية لم تضع الأسس النظرية لدراسة علم مستقل يطلق عليه علم السياسة العسكرية لان السياسة العسكرية ترتبط بوجود القوة العسكرية ، وليس للقوة العسكرية طابع الثبات الذي يتميز به باقي موضوعات علم السياسة كالدستور والحكومة والتشئة السياسية والمشاركة السياسية ، وغيرها من الموضوعات التي يركز عليها علم السياسة ؛ ومعنى ذلك أن القوة العسكرية والعلاقات الدولية لا يتمتعان بطابع الثبات فهم دائما عرضه للتغير المفاجئ تبعاً للتغير الدائم في الوسائل العسكرية والتكتيكية خوفا من الخلل الذي يمكن أن يحدث في العلاقات الدولية بين أعضاء المجتمع الدولي ، والذي يؤدي بدوره إلى التوترات والصراعات الدولية .

فالساسة العسكرية ترتبط بالنطاقات الوطنية والإقليمية والعالمية لأن معاييرها تتبع من اندماج الفكر السياسي مع الفكر العسكري ، وأيضاً نتيجة اندماج الاستراتيجيات السياسية المتخصصة مع الاستراتيجية العسكرية والتي ينتج عنها الاستراتيجية القومية ، وذلك من أجل تحديد مسار السياسة الدفاعية للدولة وبالتالي فموضوع السياسة العسكرية يأخذ اهتمام العلوم السياسية والعلوم العسكرية في الوقت الراهن من خلال منظور سياسة الدفاع Defense Policy ، وهي السياسة التي تهدف إلى رسم وتطوير كافة الوسائل الكفيلة بتأمين الحفاظ على السيادة الوطنية ، ويتم تخطيط سياسة الدفاع وفقاً لإرادة الحكام التي تحاول مواجهة كل خطر يهدد الدولة ومصالحها الحيوية ، ومن هنا ارتبطت سياسة الدفاع بمفهوم سياسة التسليح التي ترتبط بالخطط التي ترسمها الدولة من خلال تزويد قواتها المسلحة في زمن السلم بأحدث الأسلحة والمعدات وتأمين الحاجات التسليحية لتلك القوات في زمن الحرب بكمية ونوعية تتناسبان مع التسليح المعادى وتطوره .

فكل دولة في المجتمع الدولي لها سياسة عليا تحاول من خلالها تأمين مصالحها القومية ، وتحاول تحقيق طموحاتها سواء كانت تلك الطموحات عادلة ومشروعة أم كانت عدوانية وغير مشروعة ، ومهما كانت طبيعة السياسة العليا للدولة فإن تطبيقها في عالم تحكمه الصراعات والإرادات المتعاكسة يبقى مرهوناً بمدى قوة الدولة وقدراتها السياسية والاقتصادية والبشرية والعلمية بالإضافة إلى القدرات العسكرية التي تتجسد بامتلاك قوات مسلحة كاملة التجهيز وقادرة على ردع الخصوم والانتصار عليهم ، ومن المؤكد أن بناء القوات المسلحة والحفاظ على قوتها هو عمل بالغ التعقيد ، ويعتمد على عدة عوامل مادية ومعنوية وبشرية وفنية ، ويتم عملية التسليح وفق سياسة متكاملة ترتبط بثلاثة تدابير وهما:

"الهدف"، "الخطّة"، "الإمكانيات" وتشارك في إعدادها أجهزة عليا بالدولة تضم خبراء من العسكريين والسياسيين والاقتصاديين ، ولكل من يستعان بخبراته في شأن تحقيق التدابير السابقة من أجل وضع الخطط التي تتلاءم مع الأوقات الراهنة والمستقبلية مع حصر كافة الإمكانيات المتاحة والتي يمكن الحصول عليها من خلال برمجة مراحل زمنية للحصول على الأسلحة واستيعابها ويتركز دور الخبراء العسكريين عند وضع سياسة التسليح حول المسائل الفنية فهم

لا يناقشون أهداف تلك السياسة بل يركزون اهتمامهم على امتلاك القوة العسكرية اللازمة لتحقيق تلك الأهداف وتأمين متطلبات بناء التشكيلات المقاتلة ورفع مستوى قدراتها القتالية، وفي الوقت نفسه يقوم الخبراء العسكريون بدراسة الإمكانيات الاقتصادية والبشرية بهدف تطابق الإمكانيات المتاحة وتناسبها مع أهداف سياسة التسليح ، ومدى سد احتياجات بناء القوات المسلحة .

وبالتالي فإن دور الخبراء العسكريين وأدوار الخبراء المتخصصين يعتبر ذات نسق متكامل من حيث رغبة العسكريين في الحصول على أفضل الأسلحة والمعدات في أقصر وقت ممكن ، ومن جهة أخرى رغبة الخبراء الآخرين لتحقيق مطالب العسكريين مع الوضع في الاعتبار القدرات المتاحة والانعكاسات المتوقعة .

ولذلك فإن أدوار الخبراء السياسيين والاقتصاديين تشمل مناقشة أهداف سياسة التسليح أي مناقشة حاجة الدولة لامتلاك قوة مسلحة من حجم معين كما تشمل دراسة إمكانيات تأمين الموارد المالية والتكنولوجية والصناعية والبشرية اللازمة لبناء تلك القوة والانعكاسات السلبية أو الإيجابية الناجمة عن جهود التسليح وتأثيرها على أوضاع الدولة الاقتصادية والمالية والسياسية ، وتحديد مدى كفاءة الصناعة الوطنية في الإنتاج الحربي مع الوضع في الاعتبار الظروف السياسية أو المالية التي تمنع الحصول على أفضل الأسلحة من دولة صناعية متقدمة أو عدم قدرة الدولة لاستيعاب الأسلحة المتطورة وصيانتها والحقيقة أن محور السياسة العسكرية التي تتبع منها سياسة الدفاع والتسليح يلاحظها دائماً التعارض الدائم بين ما يسعى إليه العسكريون من أجل تحقيق الفاعلية القصوى للقوات المسلحة ، وما يطرحه السياسيون والاقتصاديون والخبراء الآخرين من تعديلات نابعة عن الإمكانيات المتوافرة التي يمكن تكريسها للتسليح ؛ ولهذا أصبحت السياسة العسكرية لأي دولة مرتبطة في إعداد خططها بالعديد من الأهداف^(١) (سليمان ٢٠٠٢) .

وسوف نتطرق الدراسة لبعض أهداف السياسة العسكرية وذلك على النحو التالي :-

ثانياً _ الأهداف المرتبطة بخطط السياسة العسكرية:

١- رصد العدو الخارجي:

يشمل هذا الهدف التركيز على رصد العدو بمخططاته تجاه سياسته العسكرية واستراتيجيته ونواياه، وحجم قواته المسلحة ، ومستوى تجهيزها وتسليحها وماهية نظام الأساليب القتالية التي يستخدمها وتطور العدو في المجال العلمي والتكنولوجي ، ومدى كفاءته في التصنيع الحربي خلال الفترات التاريخية والراهنة والمستقبلية من حيث الكميات والنوعيات، والتعرف على سياسة العدو الخارجية التي تسمح له باستيراد أسلحة ومعدات متطورة من الدول الصناعية التي تدعمه ، وقدرة قواته المسلحة على استيعاب تلك الأسلحة والمعدات وصيانتها، والفترات الزمنية المحددة لاستلام الأسلحة ومدة استيعاب قوات العدو على التدريب على هذه الأسلحة معنوياً وتقنياً .

وهذا الهدف يعتبر من الأهداف المرتبطة بالنظرة المستقبلية الذي تتخذه أي دولة في تخطيطها السياسي العسكري تجاه ملاحقة جميع تصرفات الخصم " العدو " لكي تبني مخططها على معرفة واقعية تجاه حجم القوى المعادية التي سوف تواجهها يوماً في حالة نشوب حرب إذا لزم الأمر، ولكن هذا الهدف وهو رصد العدو لا يمكن للجزم بأن جميع ما يدرس عن العدو يمكن أن يكون في غاية الدقة ، وذلك بسبب السرية التي يحيط بها الخصم تجاه تدابيرها العسكرية بالإضافة إلى الادعاءات العسكرية الكاذبة التي يمكن وأن يشيعها للتضليل ، ولكن في أغلب الأوقات تكون المعلومات المجمعة عن الخصم قريبة نوعاً ما من الواقع الملموس تجاه نقاط قوته وضعفه وسياسة التسليح التي يكتسزها ، ولهذا فإن هذا العامل بالنسبة للتخطيط السياسي العسكري في أي دولة يرتبط بدعم المعلومات التي تتوصل إليها أجهزة الاستخبارات في الدولة والتي تحاول أيضاً مكافحة الجاسوسية بشتى الطرق الممكنة^(٧) (سليمان ٢٠٠٢) .

٢. رصد الخصم الداخلي:

ويمثل هذا الهدف رصد جميع المخططات الخارجية الموجهة إلى الدولة في شكل عمليات إرهابية بهدف الإضرار بالقوة الاقتصادية للدولة كتدمير منشأتها الصناعية أو التجارية البحرية أو مهاجمة للمواني أو المنشآت البحرية الثابتة أو المتحركة لإثارة الذعر والرعب ، وتهدف هذه العمليات إلى إنزال أضرار مادية بتلك المؤسسات باعتبار أنها تشكل مورداً اقتصادياً ، ومصدراً من مصادر الدخل الهامة للدولة وبالتالي تضع الدولة في مخطط سياستها العسكرية الإعداد الكامل لمكافحة المخططات الخارجية الموجهة ضدها ويكون من العناصر الهامة في التخطيط السياسي العسكري طرح قضايا الإرهاب أمام الرأي العام العالمي والمنظمات الدولية للحصول على دعمها وتأييدها في مكافحة الدول التي تأوي الإرهاب الموجه ضد الدولة مع وضع التدابير اللازمة للتأمين الأمني ، ومن أهداف التخطيط السياسي العسكري الوصول إلى الجذور الممولة للإرهاب الموجه للدولة بكافة التدابير مع وضع الخطط المستقبلية لمكافحة جميع صور وأشكال الإرهاب في حالة توغله ؛ ومن جانب آخر وضع الخطط لتوفير الحماية البحرية على السواحل التابعة للدولة من مخاطر القرصنة البحرية التي تهدد الأساطيل البحرية التجارية ، وأيضاً مكافحة صور الجريمة المنظمة المرتبطة بالتهريب البحري بمختلف أشكاله وأنواعه^(٨) (سليمان ٢٠٠٢).

٢.١ الاستراتيجية العسكرية للدولة:

ومن الأهداف المرتبطة بخطط السياسة العسكرية بحث الاستراتيجية العسكرية التي تتبناها الدولة من حيث الاستراتيجية الدفاعية أو الهجومية ، وبالتالي يهتم العسكريين عند إعداد سياسة التسليح باختيار الأسلحة والمعدات القادرة على خدمة الاستراتيجية العسكرية

المتبذاة فإذا كانت الاستراتيجية الهجومية تتطلب أسلحة ومعدات تمتلك القوة الفائقة على الاندفاع والاختراق والمناورة وبالتالي، فإن الاستراتيجية الدفاعية تتطلب أسلحة ومعدات قادرة على صد الهجوم والرد عليه بضررات مضادة ، ولذلك فإن سياسة التسليح تتأثر بمكونات الاستراتيجية العسكرية بوجه عام بما في ذلك انتشار القوات الصديقة في زمن السلم داخل الأراضي الوطنية أو في القواعد الخارجية والدول الحليفة، وما يتطلب حشد تلك القوات من تحركات داخل الدولة وخارجها والتسهيلات المتوافرة لإجراء تلك التحركات^(١) (سليمان ٢٠٠٢) .

٤. تجهيز ودعم القوات المسلحة:

يدخل تحديد هذا الهدف ضمن مهام المؤسسة العسكرية سواء كان الهدف من سياسة التسليح بناء القوات المسلحة أم إعادة بنائها أو تحديثها وجعلها في مستوى يتناسب مع طبيعة الأخطار المحتملة وتتركز خطط تجهيز ودعم القوات المسلحة على مجموعة من الأسس وهي تحديد حجم القوات في زمن السلم وتحركاتها وتدبيرها التكريبية والأمنية وما ينجم عن هذه التدابير من استهلاك في الأسلحة والمعدات والذخائر، وتحديد حجم القوات عند إعلان " التعبئة العامة " ^(٢) وكميات الأسلحة والمعدات المخزونة لصالح القوات الاحتياطية

التي سوف يتم تشكيلها عند التعبئة أو في حالة اندلاع حرب ، وحصر الأسلحة والمعدات المتوافرة لدى القوات المسلحة والسنوات الباقية من عمرها العملي عند إعداد سياسة التسليح وضرورة استبدالها بأسلحة تتعلق بتطور أسلحة الخصم " العدو " سواء عن طريق الإنتاج الذاتي أم عن طريق الشراء من دولة صناعية متطورة ، وهذه الخطط في سياسة التسليح من الخطط الهامة لأي دولة حتى لا تجد الدولة نفسها في حالة حرب مع العدو بأسلحة أقل كفاءة أو أسلحة ذات طابع قديم^(٣) (سليمان ٢٠٠٢) .

٥٠ دراسة وضع الدولة الاقتصادي:

ومن الأهداف الأساسية للتخطيط السياسي العسكري دراسة وضع الدولة من الناحية الاقتصادية لأن سياسة التسليح مرهونة بقدرة اقتصاد الدولة على تحمل نفقات التسليح المتطور، واستيعاب انعكاسات هذه النفقات غير الإنتاجية على النمو الاقتصادي العام مع موازنة وضع الأسواق وكفاءة القطاعات الصناعية المدنية والقوى الشرائية ، ووضع الأسعار والتضخم السكاني والبطالة وقدرة الدولة على فتح أسواق بالخارج .

فكل هذه العناصر تعتبر العصب الهيكلي للدراسات الاقتصادية التي تؤثر على قدرة الدولة في تخطيط سياسة تسليحها لأن هذه السياسة مرهونة بالقدرة المالية التي تستطيع الدولة اقتطاعها من الدخل الوطني العام لأغراض الدفاع على حساب النفقات العامة للمجتمع كالمواصلات ، التعليم ، الإسكان وغير ذلك ، مع دراسة الانعكاسات الاجتماعية والسياسية الناجمة عن ذلك الاقتطاع وقدرة الدولة على الموازنة بين نجاح السياسة التسليحية ، وتغطية كافة متطلبات الهيكل الإداري للدولة من رواتب وجوائز ومستلزمات الإنتاج.

وبالإضافة إلى ذلك دراسة الوضع الاقتصادي المتعلق بالديون الخارجية للدولة والرصيد المدخر من العملات الصعبة وقيمة العملة المحلية تجاه التقديرات الدولية لها لأن ذلك يلعب دوراً هاماً خصوصاً إذا كانت الدولة تقوم باستيراد الأسلحة من الدول الخارجية ، لأنه إذا كان هناك عجز في العملة الصعبة فذلك يؤثر على قدرة الدولة في تطوير سياسة التسليح وخصوصاً إن كانت الدول الخارجية التي تقوم الدولة باستيراد الأسلحة منها ترفض مجال التبادل التجاري أي المقايضة بمنتجات محلية أو مواد خام مقابل السلاح^(١١) (سليمان ٢٠٠٢) .

ومن الأهداف الأساسية للتخطيط السياسي العسكري دراسة القوة الصناعية الخفيفة والثقيلة وتقنياتها التكنولوجية ومستوى تأهيل القوى البشرية العاملة فيها وقدرة القوة الصناعية على خدمة الإنتاج الحربي مع وضع الخطط اللازمة على كيفية جعل الصناعات الحربية قادرة على تنفيذ سياسة التسليح وإنتاج الأسلحة والمعدات المطلوبة، مع وضع خطط لدفع مستوى الكفاءة في البحث العلمي التكنولوجي

في الأكاديميات والجامعات ومؤسسات البحث والتطوير النظرية والعملية الرامية إلى تطوير الأسلحة والمعدات الحربية والحفاظ على كفاءتها الفنية أطول مدة ممكنة .

ثالثاً - المقصود بمفهوم الدفاع الوطني National Defense :

الدفاع الوطني " هو مجمل التدابير والتنظيمات العملية التي تستهدف حماية الوطن ، وتشكل التجسيد العملي لنظرية الأمن التي تتبناها أمة من الأمم " . لان لكل دولة الحق في الدفاع عسكرياً عن أرضها وسكانها ومعالمها الوطنية . وبالتالي فهي تستطيع أن تحدد بحرية نظام دفاعها الوطني الذي يضمن أمنها وسلامتها وفقاً للاعتبارات السياسية والاستراتيجية التي تراها بشرط ألا يمس هذا النظام القواعد العامة للسلم ومبادئ الإنسانية وألا يكون قائماً على الغزو أو الاعتداء^(١٧) (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).

ويرتبط الدفاع الوطني بالسلم وهو كل ما يجب التكتف حولهُ ومنع وصوله إلى العدو وعملاته ، بغاية للحفاظ على الأمن الوطني أو القومي ، وحتى يتحقق هذا الهدف فيرتبط بمجموعة من التدابير التي يمكن للدراسة أن تحاول توضيح بعض منها ، وذلك على النحو التالي:-

١- تدابير الحفاظ على أسرار الدفاع الوطني أهمها:

- ١- تعزيز أجهزة مكافحة التجسس وتزويدها بالوسائل المتطورة الكفيلة بكشف خلايا التجسس المعادية واختراقها وخداعها أو تصفيتيها واختيار الأكفاء والخبراء للعمل في هذا المجال .
- ٢- تنظيم عملية جمع المعلومات الإحصائية الخاصة بالقوى البشرية والاقتصادية وتحديد أساليب تداولها أو نشرها .
- ٣- الحفاظ على الأسرار الصناعية أو العلمية وأسرار إنتاج الطاقة والمواد الاستراتيجية .
- ٤- التكتّم حول الاتصالات السياسية الخارجية الخاصة بالتحالفات والاتفاقيات والمعاهدات إلا إذا كان هناك ما يبرر كشفها .
- ٥- ضبط أساليب العلاقات وتبادل المعلومات بين الوزارات والمؤسسات المهمة بأمور تتعلق بالدفاع الوطني (النقل والمواصلات ، الصناعة المختبرات ، الطاقة ، الدفاع المدني التعبئة ، الشؤون الخارجية وغير ذلك)
- ٦- مراقبة وسائل الاعلام بشكل يضمن عدم نشر المعلومات الخاصة بالقدره الدفاعية العامة للدولة ، أو نشرها وفق ما تتطلبه السياسة الأمنية .
- ٧- تنظيم الكشف والدفاع الجويين على مستوى الدولة ، بحيث يتعذر على طائرات التجسس أو الاستطلاع اختراق أجواء الدولة .
- ٨- ضبط مراقبة الشواطئ والحدود ، لمنع العملاء من التسلل إلى ارضي الدولة ، أو تهريب الوسائل التقنية اللازمة لجمع المعلومات .
- ٩- ضبط دخول الأجانب إلى البلاد وخروجهم منها ومراقبة نشاطاتهم في خلال إقامتهم داخل الدولة .

١٠- تحديد الممرات الجوية المخصصة للطيران المدني في الأجواء الإقليمية ، والممرات البحرية المخصصة للملاحة في المياه الإقليمية بشكل يجعل من المتعذر على العدو كشف الأسرار المتعلقة بالدفاع ومراقبة مرور السفن أو الطائرات عبر الممرات المحددة ، واعتراض الطائرة أو السفينة التي تخرج عن الممرات ، أو تلك التي تخرق حق المرور البريء ، وإجراء التحقيقات والكشوفات اللازمة للتحقق من أن الخروج عن الممر لم يؤد إلى كشف معلومات سرية .

١١ - تنظيم الإغماء الإلكتروني والخداع على المستوى الاستراتيجي بغية إخفاء الأسرار الحيوية عن أنظار الأقمار الاصطناعية .

١٢- رفع مستوى الوعي الأمني بين المواطنين مع التركيز على الربط بين الشرف الوطني والحفاظ على الأسرار ، والعلاقة بين أمن الوطن وأمن المواطن .

١٣- اتخاذ التدابير الكفيلة بإبقاء العدو جاهلاً بمقدار ما جمع عنه من معلومات^(١٣) (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).

٢- تدابير القوات المسلحة للحفاظ على السرية أهمها:

تصدر قيادة القوات المسلحة تعليمات خاصة بالحفاظ على سرية الوثائق والمؤسسات العسكرية والمكاتب والوحدات والعمليات والنشر العسكري العلني والاتصالات ، وكل ما له علاقة بنشاط القوات المسلحة ، وتقع مهمة تعميم هذه التعليمات وإيضاحها ومراقبة تنفيذها على عاتق أجهزة الأمن العسكري بمختلف تخصصاته وعلى ضباط الأمن في المناطق والقطاعات والمؤسسات ، وتحت إشراف القادة العسكريين وعلى مسؤولياتهم وتشمل تعليمات القيادة الأمور التالية :

١- منهجية إعداد الوثائق ، وتحديد درجة سريتها ، وهوية من يسمح لهم بالاطلاع عليها ، وأماكن حفظها والتدابير المتعلقة بحراستها عند نقلها وطريقة إتلافها عند التعرض للخطر وضرورة إحراق مسودات الوثائق والنسخ الزائدة وظروف الرسائل يومياً وتحت إشراف ضابط الأمن أو إتلافها آلياً في الآلات المكتبية المخصصة لذلك ، ولتأمين الحد الأقصى من السرية تعطى للعمليات في الوثائق أسماء رمزية تستخدم طوال فترة إعداد الوثائق وتداولها . ويحدد المستوى المسئول بالاطلاع على المعلومات .

٢- تنظيم حراسة الكنائس والمخيمات والمواقع والمؤسسات العسكرية وتنظيم الدخول إليها وإجراءات الأمن حولها .

٣- تحديد أصول التخاطب الملكي واللاسلكي ، واستخدام الشفرة ، وتدابير منع التصنت أو للدخول على شبكات من قبل العدو .

٤- تحديد تدابير التمويه العادي والإلكتروني على مختلف المستويات ، وتنظيم الخداع وتأمين التشويش الإلكتروني لإعفاء الرصد الإلكتروني المعادي ومنعة من كشف التحركات .

٥- تنظيم الكشف الدوري على قاعات الاجتماعات وغرف العمليات والمكاتب وعربات القيادة ومطاعم العسكريين وندواتهم وأماكن أقامتهم وذلك باستخدام الوسائط التي تكشف أجهزة استراق السمع التي يزرعها العملاء عادة في هذه الأماكن .

٦- التدابير الكفيلة بمنع عملاء العدو من استخدام أجهزة التصنت عن بعد للاستماع إلى ما يدور في قاعات الاجتماعات أو أماكن انتشار القوات .

٧- تنظيم انتقال القطاعات ومراكز القيادة وتحديد التدابير الخاصة بتفتيش المكان قبل تركه ، وإحراق كل الأوراق الموجودة ، وإزالة الآثار التي يمكن أن تدل على طبيعة التشكيل أو مركز القيادة الذي كان موجوداً في المكان ؛ ومنع المرور العادي على الطرقات في أثناء حركة القوات ؛ وإعطاء القطاعات المتحركة بالسيارات أو القطارات أسماء رمزية وإشارات خاصة ترسم على الأليات أو عربات القطار ثم تسمح عند انتهاء الحركة .

٨- تنظيم الأساليب التي ينبغي على العسكريين اتباعها عند الاضطرار إلى الاتصال بالسفارات والشركات والمؤسسات والشخصيات الأجنبية داخل البلاد وخارجها .

٩- تنظيم خطة النشر العسكري العلني والتدابير التي تكفل عدم تسرب المعلومات عن طريق المنشورات العسكرية العلنية . وتحديد الأساليب التي ينبغي على العسكريين اتباعها عند نشر المقالات أو الكتب أو المذكرات ، أو إلقاء المحاضرات أو المشاركة في الندوات .

١٠- تنظيم عملية تعديل الخطط ، أو تغيير أرقام القطاعات وأسمائها الرمزية ، أو تبديل تدابير الأمن لمؤسسة من المؤسسات بشكل دوري ، أو في الحالات الطارئة مثل فرار أشخاص إلى العدو أو وقوع في الأسر أو فقدان وثيقة وغير ذلك .

١١- تنظيم دوريات الشرطة العسكرية في المدن لمراقبة العسكريين في الأماكن العامة والتحقق من أن تصرفاتهم لا تتعارض مع متطلبات السرية .

١٢- وضع البرامج التعليمية الخاصة برفع مستوى الوعي الأمني بين أفراد القوات المسلحة والعاملين لصالحها في مؤسسات تخدم المجهود الحربي.

١٣- تنظيم مخطط التحقق من سلامة السرية وذلك باتباع عدة طرق من بينها القيام من حين إلى آخر بتوزيع معلومات كاذبة يفترض أنها سرية ومراقبة ردود فعل العدو لتحديد مدى اطلاعه على هذه المعلومات وكشف مستوى التسرب ثم العمل على تعيين مصادر التسرب بفضل المتابعة والإسقاط وتضييق حزمة إشاع المعلومات وغيرها من أساليب مكافحة التجسس^(١٤) (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).

٢- تدابير واجبات القيادات إزاء مسألة السرية أهمها :

- ١- محاربة الجهل في موضوع السر وإبراز أهمية ودوره الخطير في تقرير نتيجة الحرب والربط من خلال التوعية بين الواجب الوطني والشرف من جهة ، والحفاظ على السرية من جهة أخرى وتأكيد العلاقة بين أمن الوطن وأمن المواطن .
- ٢- تنمية الإحساس بمسؤولية الحفاظ على السر بشكل يجعل الاهتمام بالسرية عملاً اعتيادياً دائماً لدى الجميع.
- ٣- التوعية بأساليب العدو الاستخبارية التكنولوجية والنفسية والعلمية واتخاذ التدابير الكفيلة بالتصليب النفسي الكفيل بمواجهة الخرق النفسي .
- ٤- إعداد العناصر المسؤولة عن الأمن وفق مناهج تأخذ في الاعتبار أحدث الوسائل التي يستخدمها العدو لجمع المعلومات .
- ٥- إصدار التوجيهات والتعليمات الخاصة بالتدابير السرية حسب الحالات والمواقف ومراقبة تنفيذها بشكل مستمر .

٤- تدابير واجبات الفرد إزاء مسألة السرية أهمها :

أن اتساع مفهوم السر جعل التعميم ضروريا بحيث تنطبق الواجبات على المواطنين جميعاً عسكريين ومدنيين على اعتبار أن لكل نشاط من نشاطات الأمة أسرارها التي لا تقل أهميتها في العديد من الحالات عن أهمية الأسرار العسكرية ، ومن المؤكد أن اختلاف النشاطات يخلق تبايناً في درجة سرية المعلومات والتعليمات التي ينبغي التقيد بها ، والوثائق الواجب حفظها . ولكن المبدأ والغاية والواجبات تبقى متشابهة رغم اختلاف الحالات وفيما يلي أهم الواجبات التي ينبغي تطبيقها في السلم والحرب من قبل العسكريين والمدنيين كل حسب وضعة والحالة التي يصادفها :-

١- الالتزام بتطبيق تعليمات السرية الصادرة عن القائد العسكري أو المسؤول عن المؤسسة المدنية الإنتاجية أو العلمية أو الإعلامية وغير ذلك من المؤسسات .

٢- الكتمان التام لكل المعلومات التي يتم الاطلاع عليها بحكم العمل أو عن طريق الصدفة مهما بدت هذه المعلومات عادية وعدم الخوض في أمور العمل السرية حتى أمام الأصدقاء والأقارب والزملاء الموثوقين .

٣- التقيد بمبدأ المعلومات على قدر الحاجة وعدم محاولة الاطلاع على معلومات لا تتطلبها طبيعة العمل وعدم إعطاء معلومات إلى زميل آخر لا يتطلبها مهمة هذا الزميل .

٤- عدم التحدث حول مسائل العمل السرية في المحاللات العامة ووسائل النقل أو عند استخدام الهاتف العادي أو المحمول أو وسائل التحدث الإلكترونية مثل التخاطب عبر الإنترنت أو إرسال أي معلومات عبر البريد الإلكتروني .

٥- عدم الإجابة عن أي سؤال يطرح حول المسائل السرية وإعلام المسؤولين أو عناصر الأمن عن كل من يحاول الحصول على معلومات سرية .

٦- ضبط النفس وعدم الانجرار وراء حب الظهور الذي يؤدي إلى التورط وكشف الأسرار أو لتأكيد أهمية الذات أمام الآخرين والظهور بمظهر الشخص العليم بالأمور .

٧- عدم حمل الوثائق والمخططات السرية والخرائط أو نقلها خارج حدود منطقة العمل مهما كانت الظروف والأسباب .

٨- عدم حمل أية أوراق أو وثائق عند الذهاب بمهمة عدا ما هو ضروري لتنفيذ المهمة ذاتها .

٩- تقيد المواطن أثناء الخدمة الإلزامية العسكرية بالتعليمات الخاصة بكتابة الرسائل إلى الأهل والأصدقاء وعدم الإشارة من قريب أو بعيد إلى اسم الوحدة أو وصف مكان تمركزها أو نشاطها أو عدد أفرادها أو حالتها المادية أو المعنوية والاكتفاء بالأخبار الخاصة وذكر الرقم البريدي من أجل استقبال الرسائل وتسليم الرسالة إلى الشخص المكلف بجمع رسائل العسكريين أو وضعها في المكان المخصص لذلك .

١٠- الكتمان التام عند الوقوع في الأسر وعدم إعطاء أية معلومات باستثناء الاسم والرقم والرتبة وتاريخ الميلاد والحياة المدنية والصمود أمام الضغوط النفسية وأساليب الاستكراج الاستخباراتية التي يستخدمها العدو لجمع المعلومات^(١٥) (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠) .

ويتضح مما سبق أن الأمن العسكري البحري لا ينفصل عن الأمن العسكري المرتبط بالمؤسسة العسكرية بما تحوى من قوات وأجهزة أمنية عسكرية متخصصة ، فالمهام العامة تعتبر واحدة ، ولكن لكل من هذه

القوات والأجهزة مهام متخصصة من على سبيل المثال: في مجال القوات البحرية حرس السواحل وغيرها من القوات المتخصصة وتوجد أيضا أجهزة المخابرات والتحريرات البحرية بالإضافة إلى الشرطة العسكرية البحرية وغيرها من الأجهزة المتخصصة فجميع هذه القوات والأجهزة المتخصصة ترتبط بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني وسوف تحاول الدراسة أن توضح بأسلوب موجز بعض المهام المتخصصة للأمن العسكري البحري.

رابعاً المهام المتخصصة في الأمن العسكري البحري:

سوف تقتصر الدراسة على تناول نموذج من قوات الأمن العسكري البحري ، وهو نموذج : قوات حرس السواحل أو خفر السواحل Coast Guard وهو تنظيم دفاعي واجبه حماية الحدود البحرية للبلاد ويعتمد في تنظيمه على قوات بحرية _ برية ، تقوم بواجبها بشكل متكامل لمجابهة الاحتمالات المختلفة . وتنقسم إجراءات الدفاع إلى قسمين :

دفاع سلبي ودفاع إيجابي ، وتكمل أجهزة الرصد والإنذار بعيدة المدى وأجهزة الاستطلاع البحري التي تساعد على التدخل في الوقت المناسب .

وتتألف غالباً قوات حرس السواحل في كافة المؤسسات العسكرية بالمجتمع الدولي من طائرات هليكوبتر وقطع بحرية سريعة (زوارق دورية وزوارق طوربيد ، وزوارق صواريخ) وواجبها القيام بدوريات في حدود المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي لاكتشاف عمليات التسلسل أو تهريب أو قرصنة أو إزلال عسكري أو أي حرك مشبوه والتصدي له وفي حالة اكتشاف أي عملية من هذه العمليات تقوم دوريات الاستطلاع بالانسحاب والإنذار تاركة المجال لتدخل القطع البحرية القوية ، وتتعاون قوات حرس السواحل وهي تابعة لقيادة القوات البحرية مع وسائل الدفاع الجوي المتمركزة فوق أرض الإقليم وقد

ساعدت التطورات العلمية والتقنية قوات حرس السواحل على القيام بواجباتها فأجهزة الكشف الإلكتروني والطيران البحري للاستطلاع وزوارق الطوربيد السريعة والمجهزة بتجهيزات وأسلحة متطورة قد تؤدي واجباتها بكفاءة^(١٦) (الموسوعة العسكرية ١٩٨١).

ويرتبط أيضا الأمن العسكري البحري بمصطلح الدورية البحرية:

وهي مجموعة من السفن القتالية ذات تشكيل غير محدد قد يتكون من زوارق الدورية الصغيرة أو من سفن الحراسة أو المدمرات أو الطرادات الضخمة أو الغواصات أو خليط من مختلف أنواع السفن المقاتلة وذلك حسب طبيعة وحجم المهمة المنوطة بقوة الدورية البحرية والغرض من الدورية البحرية هو جمع المعلومات أو تنفيذ إجراءات التأمين والحيطة من الأمام أو الخلف أو على المجنبات وهي تعمل غالبا بتنسيق كامل مع طائرات الدورية والاستطلاع للبحرية .

ودورية الاستطلاع البحرية تقوم باكتشاف العدو البحري وتقوم هذه الدورية بإبذار القوات للصديقة عندما تكتشف العدو وتعمل على متابعته دون الاقتراب منه إلى مدى أسلحته ودون محاولة الصدام معهن وتستمر في التبليغ عن حجم قوته ونوعها وتكوينها وتشكيلها القتالي واتجاه سيرها .

أما الدورية البحرية القتالية تكلف هذه الدورية البحرية في بعض الحالات بمهمة تعطيل تقدم العدو أو تدمير هذا العدو إذا كان الوضع العام وميزان القوى يسمح بذلك وهي تمارس في هذه الحالة تكتيكات الهجوم البحري إذا كانت مهمتها تدمير العدو أو تكتيكات القتال التأخيري إذا كانت مهمتها تعطيل العدو .

ودورية الحراسة البحرية تكون هذه الدورية على مشارف ميناء معين أو منطقة رسو أو تمركز وتأخذ في هذه الحالة شكلين :

ـ الشكل الأول ـ الساتلر غير المتحركة : وذلك عندما تقوم سفن الدورية البحرية الراسية في أماكن معينة من المنطقة البحرية بالمراقبة من وضع الثبات بواسطة أجهزتها الفنية وبالمراقبة البصرية .

ـ الشكل الثاني ـ خدمة المرور : وذلك بتعيين سفينة أو أكثر من نوع معين أو من أنواع مختلفة بالإضافة إلى عدد من الطائرات للقيام بمسح المنطقة المحدودة بالمرور أو التحرك داخلها على فترات محسوبة بحيث لا تسمح للعدو بالاختراق دون اكتشافه مع الأخذ في الاعتبار ظروف الرؤية والأحوال الجو مائية نهاراً أو ليلاً أو أثناء الضباب وعند سوء الأحوال الجوية ، ويتم التنسيق وتنظيم التعاون بين هذه الدوريات ومختلف وسائط الاستطلاع البرية والجوية العاملة قرب الشاطئ أو الميناء إذا كانت منطقة الرسو ضمن عمل هذه الوسائط .

ويحسب خط المراقبة للقوات القائمة بدورية الحراسة البحرية بحيث يحقق اكتشاف العدو وتحديد تكوينه ونوع قواته على مسافة معينة من الساحل أو الميناء تسمح للقوات البحرية الموجودة والقوات البرية المتمركزة على الشاطئ باتخاذ الإجراءات اللازمة. وتسمى للقوات البحرية والجوية التي تقوم بالهجوم على العدو الذي يقترب

من الشاطئ أو الميناء أو منطقة الرسو قوات التغطية للدورية البحرية^(١٧) (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).

ويرتبط أيضاً الأمن العسكري البحري بإجراءات مشابهة على غرار النقل البحري ، ولكنها تختلف في أهدافها ، وعلى سبيل المثال : سجل القطعة البحرية ، والسفينة العسكرية وذلك على النحو التالي :

١- سجل القطعة البحرية:

هو السجل الذي يفتح لكل قطعة بحرية منذ دخولها الخدمة حتى خروجها منها ، ويعتبر سجل القطعة البحرية مرجعاً أمنياً ضرورياً لتحديد الوضع التقني والعملي للقطعة البحرية بغية تحديد الوضع التقني والعملي لها بغية تحديد جاهزيتها ، ومتابعة تنفيذ الصيانة الدورية المحددة لها ويسجل فيه عادة ما يلي :

- ١- نوع القطعة البحرية ، وفنتها (أو طرازها) ورقمها العسكري.
- ٢- تاريخ إنزالها إلى البحر ، وتاريخ دخولها الخدمة الفعلية.
- ٣- أسماء الضباط الذين تعاقبوا على قيادتها .
- ٤- أسماء أو أرقام الوحدات البحرية التي خدمت فيها ، ومدة الخدمة في كل وحدة.
- ٥- ساعات الإبحار وعدد الأميال البحرية المقطوعة والملاحظات إبان الإبحار .
- ٦- العمليات الحربية ، تاريخها ، طبيعتها ، النتائج المحققة من خلالها الملاحظات والمشاهدات إبان التنفيذ.
- ٧- التعديلات التي أدخلت عليها بعد دخول الخدمة ، وتاريخ تنفيذ التعديلات ، والمرفاً الذي نفذت فيه .
- ٨- تعليمات الصانع حول الصيانة الدورية والعمومية ، وتواريخ تنفيذ هذه الصيانة ، والمرافق التي تمت فيها والأجزاء التي تم استبدالها أو إصلاحها وتاريخ الإصلاح أو الاستبدال وسببه .
- ٩- الحوادث التي تعرضت لها القطعة البحرية وأسبابها ومكان حدوثها ودرجة الإصابة أو السلف ، ونوعية الإصلاح أو التغيير لبعض الأجزاء .

١٠- تاريخ خروج القطعة البحرية من الخدمة في الوحدات المقاتلة وتحويلها إلى مهام أخرى (تدريب أو سفينة هدف أو غير ذلك) .

١١- تاريخ خروج القطعة البحرية من الخدمة نهائياً وأسبابه وتاريخ تفكيكها .

وتحمل القطعة البحرية سجلها إبان الإبحار ويكون في قيادة التشكيل البحري التابعة له نسخة ماثلة ويتم نقل هذه النسخة بطريقة مأمونة إلى كل تشكيل بحري تخدم فيه ثم يحفظ في قيادة القوات البحرية بعد خروجها النهائي من الخدمة وبالإضافة إلى هذا السجل الخاص بالقطعة البحرية ككل فإن ضباط طاقمها يسكون كل حسب اختصاصه سجلات فنية مستقلة لألات للقطعة وأسلحتها وأجهزة الملاحة وأنظمة الكشف المحمولة على متنها^(١٨) (الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).

٢- السفينة العسكرية:

السفينة في المجال العسكري تعتبر قطعة بحرية كبيرة مصممة أو معدلة لتنفيذ مهام عسكرية متنوعة يحمل بعضها طابعاً قتالياً في حين يحمل البعض الآخر طابع المهام المساعدة التي تؤمن قيادة القوات البحرية وتدريبها واتصالاتها وإعداد المعطيات اللازمة لنجاحها ودعمها إدارياً لوجستيكياً وفنياً . وتدخل السفينة Ship في عداد قطع السطح Surface Vessels لأنها تنفذ مهامها فوق سطح الماء على عكس الغواصة Submarine التي تعمل غالباً تحت سطح الماء .

والسفينة العسكرية تتميز عن الزورق Craft وهو أيضاً من قطع السطح من حيث الحجم والإزاحة (الوزن) والتصميم والمدى وقوة الدفع ، والقدرة على تحمل العوامل الطبيعية في البحر مثل (الرياح الأمواج التيارات) وتختلف عنه من حيث المهام . وتعتبر الإزاحة (الوزن) من أهم المقاييس المتعارف عليها للتصنيف وبموجبها تكون (قطعة السطح) سفينة إذا كانت

إزاحتها (ورنها) أكبر من ٤٥٠-٥٠٠ طن في حين تكون إزاحة (وزن) الزورق أصغر من ذلك . ومهما كان نوع السفينة وطبيعة مهمتها ، فإنها تتألف (تقنياً) من ثلاثة مكونات رئيسية هي : الجسم ، وقوة الدفع ، ومعدات الملاحة .

وهناك مكونات أخرى تختلف من سفينة إلى أخرى حسب مهمتها وفي مقماتها :

أنظمة التسليح ، والأجهزة الفنية ، وبنية السطح العلوي وطبيعة المنشآت المشددة عليه ، ولقد شهدت هذه المكونات عبر العصور تطورات مستمرة نجمت عن التقدم العلمي والصناعي والتكنولوجي وتزامنت مع الاكتشافات العلمية والإنجازات الصناعية التكنولوجية المحققة في حقبة زمنية معينة . ويتقدم التطور الذي شهدته مكونات سفينة القتال صورة لتطور مكونات السفينة بشكل عام نظراً أن سفينة القتال هي أقدم السفن ظهوراً ، وأكثرها استقطاباً لاهتمام مصممي السفن المعدة لأغراض عسكرية إلا أن تباين مهام السفن وأنواعها جعل تطور عدد من المكونات ولا سيما الجسم والأجهزة الفنية والسطح العلوي وأنظمة التسليح يأخذ منحى مغايراً لتطور مكونات سفينة القتال ومحموماً بنوع السفينة ومهمتها . ويتوخى تصميم السفينة على اختلاف أنواعها بتحقيق عدد من الخصائص الرئيسية أهمها : السلامة والتوازن والقوة والسرعة ، وكان تامين هذه الخصائص في الماضي يعتمد على مهارة الصانعين وخبراتهم المتراكمة ومع التقدم العلمي للصناعي والتكنولوجي الذي شهد انطلاقاً قوية منذ بداية القرن ١٩ أصبح تامين الخصائص خاضعاً لقوانين ومبادئ علمية ثابتة تتعلق بعلم مقاومة المواد والسوائل المتحركة والسوائل الثابتة واصبح تصميم السفينة مرهوناً بأربعة أمور أساسية هي : نوع حمولة السفينة (ما تحملة السفينة) .

ووزن هذه الحمولة وسرعة السفينة ، وطبيعة البحار التي ستعمل فيها ، وذلك نظراً إلى العلاقة المتبادلة القائمة بين هذه الأمور الأربعة من جهة ، ومهمة السفينة ومواصفاتها ومقاييسها وخصائصها وعناصرها المكونة الأساسية من جهة أخرى ونظراً إلى تعدد أنواع السفن المخصصة لتنفيذ مهام عسكرية قتالية أو شبه قتالية وكثرة التفرعات في كل نوع ، فقد كان من الضروري تصنيفها انطلاقاً من المهام الموكولة إليها ، والدور الذي تلعبه في الحرب البحرية والحالات الخاصة التي تصادفها^(١٩) (انظر : الملحق رقم ١-١).

وقد تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ United Nations Convention on the law of the sea 1982 في المادة (٢٩) تعريف السفينة العسكرية أو الحربية " بأنها السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة ، وتكون تحت أمره ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية " .

وقد أشارت المادة (٣٠) من الاتفاقية بأنه إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور. أما المادة (٣١) من الاتفاقية فقد وضحت بأنه تتحمل دولة العلم المسؤولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدول الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية

أو لغيرها من قواعد القانون الدولي وتتص المادة (١٠٧) من الاتفاقية على أنه لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على إنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك .

كما تنص المادة (١١٠) منح السفن الحربية حق الاشتباه في للسفن الأخرى في أن السفينة تعمل في القرصنة أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق أو في السبب الإذاعي غير المصرح به ، وقد أظهرت المادة (١١١) من الاتفاقية الحق في تطبيق مفهوم الأمن العسكري البحري فقد أشارت تلك المادة بأنه يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حديثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة .

ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة^(٥) للدولة القائمة بالمطاردة ، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع .

وليس من الضروري حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة ، ولا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها ، وينطبق حق المطاردة الحديثة مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري^(٦) أما في تلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري ، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقاً لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري ، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة .

وقد أشارت نفس المادة من الاتفاقية بأنه ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى . ولا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها ، بأن السفينة هدف المطاردة ، أو أحد زوارقها

أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هذه المطاردة كسفينة أم موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسب ما يكون عليه الحال داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري . ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها ؛ وقد حددت تلك المادة بأنه لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك ^(٢٠) (UNCLS 1982)

وقد وضع البرلمان دكتور خلوصي تعريف لمفهوم الأمن العسكري البحري " بأنه الإجراءات التي تتخذها القوات البحرية بكافة فروعها وأجهزتها وسفنها لحماية الدولة من أي عدوان أو تجسس أو ترصد أو تخريب مع توفير الحماية للمنشآت البحرية الثابتة والمتحركة من هجمات العدو وتخريباته وللقبض على سفن القرصنة والأعمال الأخرى الغير مشروعة مثل الإرهاب والتهريب بمختلف أنواعه وتلويث البيئة البحرية وضبط السفن التي تعمل في تجارة الرقيق ^(٢١) (خلوصي ٢٠٠٦) .

يبد مفهوم الأمن البحري في واقعه العملي:

يطبق فسي الوقت الراهن مفهوم الأمن البحري في واقعة العملي على مجال النقل البحري والمواني على الرغم أن هذا المفهوم قد اتضح فيما سبق بأنه يرتبط أيضا باتجاه آخر وهو للقوات البحرية الرسمية ، ولذلك فقد أطلق على هذا المجال التخصصي في نطاق المجتمع البحري مسمى الأمن العسكري البحري ، ولهذا السبب تسعى الدراسة إلى إعادة النظر في المسمى المتداول عن مفهوم الأمن البحري في مجال النقل البحري والمواني والسنتطلع إلى مسمى الأمن الاقتصادي البحري . ولكن قبل الشروع في توضيح كيفية التغير يجب أولا توضيح ماهية الأمن البحري في واقعة العملي في الوقت الراهن الذي تم تطبيقه على مجال النقل البحري والمواني وذلك على النحو التالي:-

أولا _ بدايات التفكير البحثي عن الإجراءات الأمنية في النقل البحري:

على الرغم أن مفهوم الأمن البحري بدأ تداوله رسميا وتم إقراره بالنقل البحري والمواني بناء على المؤتمر الدبلوماسي عام ٢٠٠٢ لتعزيز الأمن البحري بحضور وفود الدول الأعضاء للمنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) وفقاً لمقترحات الأمين العام للأمم المتحدة والتي انبثق عنه مقترحات (IMO) على أن تصدر مدونة الإجراءات الدولية لأمن السفن والمواني تدخل حيز التنفيذ في عام ٢٠٠٤ . إلا أن هذا المفهوم كان متولجدا من قبل وذلك منذ تأسيس مجلس الأمن البحري في عام ١٩٨٨ Maritime Security Council (MSC) .

وكانت هناك اجتهادات بحثية تتطلع إلى وجود قواعد وإجراءات أمنية دولية يجب أن ترتبط بالسفن والمواني وقد سعت الدراسة لمحاولة التعرف والاستطلاع على تلك المحاولات الفكرية حتى اتضح أن بدايات

التفكير البحثي ترجع إلى باحث مصري وهو الربان عصام بدوي^(٢١) وذلك من خلال مقابلة معه بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٦ من أجل التعرف على بدايات تطلعاته البحثية عن وجود مفهوم للأمن البحري يرتبط بالنقل البحري والمواني.

ويشير الباحث عصام بدوي " بأنه أثناء إعداد رسالة الماجستير وكان موضوعها " تطوير الإجراءات الأمنية على متن السفن : إرشادات موجه للسبحارة المصريين " Development of Security measures on Board ship : Guidelines for Egyptian seafarers ، والتي تم مناقشتها عام ١٩٩٩ في الجامعة البحرية الدولية في السويد التابعة (IMO)^(٢٢) ، انه قد لوحظ أن هناك خلط في المفاهيم لدى بعض البحريين بين مفهوم الأمن على متن السفن وبين مصطلح السلامة البحرية ، وقد وصل هذا الخلط الفكري على انه ينظر إليه باعتباره وسائل لتأمين البضاعة المحمولة ، ولذا حاولت رسالة الماجستير التي أعدها أن تضع أسس فكرية مستقبلية للإجراءات الأمنية على متن السفن والمواني للتمييز بين هذه الإجراءات وإجراءات تحقيق السلامة البحرية أو التامين البحري الخاص بالبضائع أو التامين الخاص بالسفينة في حد ذاتها ضد الحوادث أو غير ذلك " .

ومن خلال المقابلة مع الباحث عصام بدوي تم استطلاع رسالة الماجستير ، وقد اتضح أنه قد أشار في بداية رسالته البحثية إلى انه على الرغم من وجود قواعد دولية ترتبط بالسلامة البحرية ، والتي تستمد جوانبها التنفيذية من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار ١٩٧٤ (SOLAS) إلا انه لم يوجد خلال فترة إعداد الرسالة أي اتفاقية أو معاهدة دولية تتطرق إلى إجراءات أمنية للسفن والمواني^(٢٣) (BADWI 1999).

وقد وضع للباحث من خلال الاطلاع على الرسالة الخاصة بالربان عصام بدوى أن الموضوعات المقترحة للإجراءات الأمنية قد تضمنت كل من :-

- ١- المخاطر الأمنية للسفن والمواني .
- ٢- الخطط الأمنية للسفن والمواني وتشمل كل من :
 - أ- تقييم الخطر الأمني .
 - ب- إدارة الخطر الأمني .
 - ج- التطبيقات الأمنية الفعلية .
- ٣- خطة أمن السفينة وتشمل كل من :
 - أ- العوامل التي تتوقف عليها الخطة الأمنية .
 - ب- المسح الأمني للخطة الأمنية .

وقد تناولت أيضا الرسالة من خلال ثلاث عمليات أساسية تهدد الأمن المرتبط بالسفن والمواني التجارية هي : الأولى : القرصنة Piracy حيث قد عرفت الدراسة سمة القرصان البحري : بأنه ذلك الفرد الذي يرتكب الجريمة تحت تهديد السلاح ولا يعنيه الضحية ولكنه يتخذ العنف مصدر لإتمام أغراضه الإجرامية الذي قد يؤدي إلى القتل ودائما يكون وراء هذا الهجوم أغراض مالية كسرقة أموال السفينة أو أمتعة أفراد الطاقم أو سرقة البضائع أو الاستيلاء على السفينة نفسها .

وقد تناولت أيضا الدراسة مخاطر القرصنة والإجراءات الأمنية الواجب اتخاذها لمنع القرصنة .

ثم عرضت الدراسة لأنواع القرصنة مثل : الهجوم السريع قصير الوقت والهجوم الطويل المدى والهجوم الدائم ..

الثانية : المتسللين Stowaway:

وقد وضحت الدراسة أن الشخص المتسلل هو الذي يتسلل على متن السفينة بغرض الهروب إلى مكان آخر أو دولة أخرى دون وجود وثائق رسمية .

الثالثة : الإرهاب البحري Maritime Terrorism:

وقد أشارت الدراسة أن هذه العملية تستهدف الهجوم على السفن أو الموانئ أو المنشآت البحرية بمختلف أنواعها بواسطة أفراد تهدف إلى التخريب نتيجة أهداف ما وقد تناولت الدراسة نماذج واقعية للسفن التي تعرضت للهجمات الإرهابية خلال فترات زمنية ترجع إلى الثمانينات .

وبوضح الباحث عصام بدوي خلال المقابلة أن الإرهاب والقرصنة والتسلل والأفعال الغير مشروعة في البحر هي مشكلات فرضت نفسها عالميا لتأثيرها الضار على صناعة النقل البحري وهي ليست وليدة الساعة وقد زاد الاهتمام بها عام ١٩٨٥ بعد حادثة اختطاف السفينة الإيطالية Achille Lauro واحتجاز مئات الأشخاص وأعقب ذلك اجتماع دول فرنسا وإيطاليا وإنجلترا وأمريكا لوضع أولى التوجيهات الخاصة بالسفن وفي التسعينيات استمرت ظاهرة المتسللين في السفن والأفعال الغير مشروعة وعادت القرصنة من جديد في عدة مناطق بحرية دولية وتأكدت مشكلة الإرهاب عام ٢٠٠٠ بحادثة المدمرة Cole الأمريكية في اليمن ومع أحداث الحادي عشر

من سبتمبر ٢٠٠١ في الولايات المتحدة الأمريكية التي راح ضحيتها آلاف القتلى طفت من جديد الحاجة الملحة إلى الأمن العالمي ضد الإرهاب وطالبت الولايات المتحدة الأمريكية وعدة دول أعضاء في المنظمة البحرية الدولية (IMO) السرعة في وضع قواعد دولية تهتم بأمن السفن في البحار والموانئ .

وقد قامت المنظمة بالعديد من الدراسات واللقاءات والاجتماعات المتلاحفة لوضع القواعد الدولية لأمن السفن والمواني والتي أقرت في الجلسة 76 للجنة السلامة البحرية والتي سميت (ISPS Code) وطلبت المنظمة من الدول الأعضاء الاهتمام بدعم الإجراءات الأمنية على متن السفن والمواني ، وتفعيل الثقافة الأمنية في مجال النقل البحري لدى أطقم السفن مما يخدم تدفق التجارة الدولية وبما يحقق استعداد السفن والمواني لمواجهة احتمال التعرض للهجمات الإرهابية والأشكال الأخرى للجرائم المنظمة بحيث لا تتعارض

هذه الإجراءات والمهام مع تمتع أفراد الطاقم بالحقوق والحريات الأساسية للأفراد دون تمييز كما أقرها القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي للاجئين ومنظمة العمل الدولية . ويعرف الباحث عصام بدوي الإجراءات الأمنية على متن السفن والمواني " بأنها مجموعة إجراءات يتخذها ملاك ومشغلي وإداري السفن وإدارات تجهيزات الميناء ومنشآت أعمال الحفر والتنقيب بالبحر وأي هيئات بحرية أخرى من أجل الحماية من الإرهاب والتخريب والتسلل والهجرة غير القانونية وطالبو اللجوء السياسي وجرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والمنشآت البحرية الأخرى ^(٢٤) (مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٦)

ويتضح من ذلك أن الفكر البحثي البحري المصري قد تطلع إلى وجود قواعد عالمية تحدد الإجراءات الدولية للأمن على متن السفن والمواني منذ عام ١٩٩٩ ، وهذا الفكر البحثي تم مناقشته ومنحة درجة الماجستير من قبل الجامعة البحرية الدولية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO) ، وبالتالي فنرجع بدايات التفكير لتلك الإجراءات الدولية التي تم تنفيذها عالميا إلى بدايات التفكير البحثي البحري المصري .

ثانياً التنفيذ العملي للوظائف للإجراءات الأمنية في النقل البحري:

وبدأت الإجراءات الدولية الأمنية للسفن والمواني والتي تطلع إليها الفكر البحري المصري تتبلور أمام المنظمة البحرية الدولية (IMO) خاصة بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ ، وقد حظي بأولوية في كل ما يخص بالأمن للنقل البحري والمواني ، وفي ذلك الشأن قامت المنظمة البحرية بإعداد (كود) مدونة دولية ترتبط بإنشاء نظام أمني للسفينة والمواني ، وذلك بغرض تقليل وإنهاء الاعتداءات على السفن كذلك وضع نظم وقواعد لمنع ومكافحة الأعمال الإرهابية وهجمات القرصنة ، وغيرها من العمليات غير الشرعية التي تهدد أمن السفن وطاقتها وعلى المواني ، وقد تم إضافة نص كامل بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في السبحار (SOLAS 74) الفصل الحادي عشر (XI) الجزء رقم (2) في الإجراءات الخاصة Special Measures بتحسين الأمن والسلامة البحرية وذلك بصياغة نص جديد يسمى (الإجراءات الخاصة لتحسين الأمن والسلامة البحرية) Special Measures to Enhance Maritime Safety and Security^(٢٥) (سليمان ٢٠٠٣).

وكذلك عمل دليل كامل لمواصفات كيفية وضع الخطة الأمنية للسفينة والميناء ونماذج للشهادات التي تصدرها الدولة في هذا الشأن وتم المصادقة على هذه المدونة بتاريخ ٢٠٠٢/١٢/١١ على أن تدخل حيز التنفيذ اعتباراً من ٢٠٠٤/٧/١ ، وأطلق على هذه المدونة مسمى (المدونة الدولية لأمن السفن والمواني) International Code for the security of Ports and Ships (ISPS code)^(٢٦) ، وهذه المدونة نصت صراحة في Part (A) المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأحكام الفصل XI-2 الفقرة 3-3 بأنها لا تطبق على السفن الحربية والوحدات البحرية الحربية المساعدة أو السفن الأخرى التي تمتلكها أو تشغيلها

حكومة متعاقدة وتستخدم فقط في خدمات حكومية غير تجارية^(٢٦)
 . (ISPS Code)

وتهدف هذه المدونة إلى تأسيس إطار دولي للتعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات الوطنية وصناعات النقل البحري والمواني بهدف اكتشاف التهديدات الأمنية واتخاذ الإجراءات الوقائية لمنع الأفعال التي تؤثر على أمن السفن والمواني المستخدمة في التجارة الدولية ؛ وضمان جمع وتبادل المعلومات المتعلقة بالأمن بكفاءة ، وتوفير منهجية تقييمات الأمن وتضمن تواجد الخطط والإجراءات المتعلقة بالاستجابة لمستويات الأمن المتغيرة ، وخلق الثقة في تواجد إجراءات أمنية ملائمة وتطبق هذه المدونة على سفن الركاب بما فيها سفن الركاب ذات السرعات العالية ، وسفن البضائع بما فيها السفن السريعة التي تبلغ حمولتها الإجمالية ٥٠٠ طن فاكثر ووحدات التنقيب المتحركة بداخل البحر بالإضافة إلى مرفق المواني التي تخدم السفن التي تعمل في الرحلات اليومية ، وقد وضحت المدونة ضرورة إنشاء ثلاث فئات وظيفية حتى يتم تطبيق هذه المدونة على اكمل وجه أمنى مستطاع وهذه الفئات الوظيفية الثلاثة هي :

_ الفئة الأولى _ ضابط أمن الشركة الملاحية Company Security Officer (CSO) ^(٢٧) _ الفئة الثانية _ ضابط أمن السفينة Ship Security Officer (SSO) والفئة الثالثة _ ضابط أمن المرفق Port Facility Security Officer (PFSO) ^(٢٧) (ISPS Code) .

ج. اوجه الاختلاف والتكامل بين مفاهيم الأمن البحري:

وينتضح مما سبق أن مفاهيم الأمن البحري المتداولة في المجتمع البحري أصبحت واضحة وهي مفهوم الأمن العسكري البحري وهو المرتبط بالقوات البحرية الرسمية ، ومفهوم الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والمواني وعلى الرغم من الاختلافات الجوهرية بين المفهومين إلا أن الأمن العسكري البحري يعتبر أداة أساسية لمساعدة تحقيق الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والمواني ويتضح ذلك فيما يلي :-

أولاً. الاختلاف بين مفاهيم الأمن البحري:

أن الأمن العسكري البحري هو فرع من فروع الأمن العسكري أو الحربي في المؤسسة العسكرية ويرتبط بالأمن القومي على مستوى الدولة أو على مستوى الأحلاف العسكرية عالمياً أو القوات العسكرية للمنظمات الدولية على غرار الأمم المتحدة ، ويدخل في مهامه أمور تتعلق بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني وبالتالي فإن المهام التي يقوم بها الأمن العسكري البحري تجاه النقل البحري والمواني هي مهام مرتبطة بالأمن القومي أو الأمن العالمي .

أما الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والمواني هو أمن يرتبط بجوانب وقائية من مخاطر محددة مثل: الإرهاب والقرصنة والتسلل والهجرة غير الشرعية والتهريب وتجارة الرقيق والجريمة البحرية المنظمة بوجه عام وهذه العمليات تؤثر على المجالات الاقتصادية والتجارة الدولية ، ولهذا السبب فقد أشارت المدونة الدولية لأمن السفن والمواني (ISPS code) أن هذه المدونة لا تطبق على السفن الحربية والوحدات البحرية الحربية المساعدة أو السفن الأخرى التي تمتلكها أو تشغيلها حكومة متعاونة وتستخدم فقط في خدمات حكومية غير تجارية .

ثانياً. اوجه التكامل بين مفاهيم الأمن البحري:

وحتى تتناول الدراسة اوجه التكامل بين مفاهيم الأمن سوف يتطلب ذلك نماذج تطبيقية لتوضح عملية التكامل وسوف نتناول الدراسة نموذجين تطبيقيين لتوضيح التكامل بين المفاهيم وذلك على النحو التالي :-

١- (النموذج الراهن) مجلس الأمن البحري:

Maritime Security Council (MSC) :

مجلس الأمن البحري إنشاء عام ١٩٨٨ وخصص للأمن البحري ويهدف إلى تأمين عمليات النقل البحري بجميع أنواعه ضد عمليات الإرهاب والقرصنة والسرقة والسطو المسلح وتهريب المخدرات والسلاح والخطف بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية ويضم هذا المجلس كل من :

- المنظمة البحرية الدولية
International Maritime Organization (IMO) (UN)
- دائرة الجمارك الأمريكية
U.S. Customs Service
- خفر السواحل الأمريكية
U.S. Coast Guard
- دائرة الهجرة والجنسية الأمريكية
. U.S. Immigration and Naturalization Service
- الإدارة البحرية الأمريكية
. U.S. Maritime Administration (MARAD)
- القوات البحرية الأمريكية
. U.S. Navy
- وكالة الاستخبارات العسكرية الأمريكية
. U.S. Defense Intelligence Agency
- وزارة الدفاع البريطانية
. U.K. Ministry of Defense
- قطاع البيئة والنقل والمواصلات البريطاني
U.K. Department of the Environment, Transportation
- الشرطة الدولية
. INTERPOL

وغير ذلك من الجهات التي يرى المجلس الاستفادة من خبراته أو مساعداته لتحقيق المهام التي يقوم بها المجلس في تحقيق الأمن للنقل البحري ؛ ويتضح من هذا النموذج أن هناك تكامل في الوقت الراهن بين طبيعة التنظيمات الدولية والوطنية غير العسكرية مع التنظيمات العسكرية والأمنية الوطنية من أجل تحقيق هدف موحد وهو تأمين عمليات النقل البحري بجميع أنواعه من الأخطار التي يمكن أن تواجهه وبالتالي أصبح هناك تكامل واضح في طبيعة العمل^(٢٨) (MSC : keyboard)

٢- النموذج التاريخي) السفينة التجارية المسلحة دفاعياً:

Defensively Equipped Merchant Ships (DEMS)

وقد أطلق هذا الاسم على أي سفينة مدنية تعمل في مجال التجارة الدولية ، وقد قامت البحرية الملكية البريطانية خاصة أو الحلفاء العسكرية عموماً بتسليحها وتجهيزها للدفاع الذاتي أبان الحرب العالمية الثانية حيث قد تعرضت مواصلات الحلفاء البحرية والعسكرية والمدنية لهجمات الغواصات وسفن السطح الألمانية ولم تكن قدرات الحلفاء البحرية كافية لحماية السفن والقوافل التجارية لذا وضعت البحرية الملكية البريطانية برنامجاً لتسليح أكبر عدد من السفن التجارية التي تعمل في التجارة الدولية . وقد تعاونت البحرية التجارية البريطانية عام ١٩٣٩ على تزويد السفن التجارية والمدنية بالأسلحة وتدريب البحارة المدنيين على الأعمال القتالية وكان على البحرية البريطانية تسليح حوالي ٥٥٠٠ سفينة منها حوالي ٣٠٠٠ من السفن الكبيرة العابرة للمحيطات ، وحوالي ١٥٠٠ سفينة تجارية ساحلية بالإضافة إلى حوالي ١٠٠٠ من سفن الصيد والسفن الصغيرة ، وقد سلحت تلك السفن المدنية بالرشاشات والأسلحة المضادة للطائرات وبمدافع قادرة على الرمي بزوايا منخفضة تمكنها من مواجهة الغواصات ، وكانت المدافع المتوافرة في بداية الحرب قديمة حيث قد تم نزعها جميعاً من السفن التي خرجت من الخدمة .

وكانت تلك المدافع متباينة النماذج والعيارات ، نظراً لاضطرار البريطانيين إلى استخدام كل ما يمكن أن يفيدهم في مواجهة الغواصات والطيران الألماني في البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي .

وقد أطلق البريطانيون على سفنهم التجارية المسلحة أسم (السفن التجارية المسلحة دفاعياً)(DEMS) وقد عمل على هذه السفن ضباط البحرية التجارية المتطوعين الذين حملوا بعد تطوعهم رتب عسكرية تتناسب مع زملائهم العسكريين ثم قامت البحرية الملكية البريطانية بتجنيد المزيد من المتطوعين لتلبية الحاجات المتزايدة من المدنيين ، ووصل الأمر إلى استعارة العناصر من القوات المسلحة وتأمين ما أمكن من المدافع والمدفعيين من الجيش حتى لا تضعف قدرات السفن القتالية واضطرت البحرية الملكية للتخلي عن بعض حاجتها من المدافع المضادة للطائرات لتزود بها السفن التجارية المسلحة دفاعياً . ومع نهاية عام ١٩٤٠ كان قد تم تسليم ٢٤٠٠ سفينة بريطانية وكان على بريطانيا متابعة تسليم سفنها وسفن حلفائها وخاصة في دول الكومنولث وبالإضافة إلى ذلك قامت البحرية البريطانية بمصادرة بعض سفن الركاب البريطانية التي تتميز بسرعة نسبية وسلحتها بما توافر لديها من أسلحة بما في ذلك المدافع من عيار ٦ بوصات ووصل عدد هذه السفن حوالي ٦٠ سفينة تم تحويلها إلى "طرادات تجارية مسلحة" Armed Merchant Cruisers استخدمت في عمليات الدوريات وغرق منها حوالي ١٥ على الأقل .

ومع نهاية الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٥ كانت بريطانيا ودول الكومنولث قد سلحت حوالي ٩٥٠٠ سفينة منها ٥٦٠٠ من عابرات المحيطات ، ولقد ساهمت السفن التجارية المسلحة دفاعياً في الجوانب العسكرية والحربية ضد الغواصات والطائرات الألمانية وبخاصة في معركة الأطلسي عام ١٩٤٢ إلا أنه ليس هناك أي إحصاء دقيق عن عدد

الخسائر التي ألحقها بالسفن والغواصات والطائرات الألمانية^(٢٩)
(الموسوعة العسكرية ١٩٩٠).

وقد اتضح من النموذجين السابقين : أن هناك تكامل بين التنظيمات التي تحدد مفاهيم الأمن البحري وبالتحديد في الجانب العسكري والجانب النظامي . لأن الأمن العسكري البحري له جوانب عسكرية وحربية أما النقل البحري له جوانب نظامية وقائية ؛ وعلى الرغم من الاختلافات والاستكاملات بين هذه الجوانب . فهناك ضرورة في الوقت الراهن وهي السنتطلع لتحديث مفهوم الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري وهذا التحديث يجب أن يرتبط بكافة اتجاهات مفهوم الأمن البحري ويمكن تناول ذلك على النحو التالي :-

د الإطار المستقبلي لتصحيح مفاهيم الأمن البحري

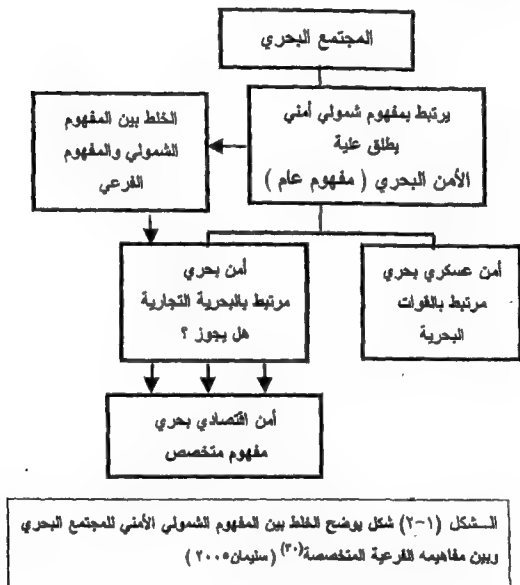
حينما نقصد الدراسة تحديث مفهوم الأمن البحري بوجه عام . فمعنى ذلك أنها نقصد المفهوم المرتبط بالمجتمع البحري ككل وليس على فئة محددة من فئات هذا المجمع . وسوف نتناول الدراسة ذلك فيما يلي:

أولا - شمولية مفهوم الأمن البحري:

أن الأمن البحري يعتبر مفهوم شمولي نطاقه الأساسي هو المجتمع البحري ، ولذلك يجب أن يكون هناك تصنيف واقعي لاتجاهات هذا المفهوم ، وكما وضحت الدراسة من قبل أن القوات البحرية الرسمية ترتبط بمفهوم يطلق عليه الأمن العسكري البحري . فهل يجوز أن يطلق على المفهوم الذي يرتبط بالنقل البحري والمواني (البحرية التجارية) أمن بحري ؟ أم يجب أن يصبح ذلك المفهوم ذو طابع اختصاص بالمجال الذي يحتويه ؟

أن من أهداف الدراسة هو السعي نحو وضع اختصاص محدد للمفهوم الأمني المرتبط بالنقل البحري والمواني باعتباره مفهوم أمني ذو جوانب

نظامية وقائية ، ويجب أن يطلق على هذا المفهوم مسمى متخصص وفق طبيعة الممارسات الفعلية له حتى يصبح هناك فرق واضح بين المفهوم الشمولي الذي يدرج تحته المفاهيم الأمنية المتخصصة للمجتمع البحري ، ويتضح ذلك في الشكل الآتي:



ثانياً- الأمن الاقتصادي البحري فرع متخصص من الأمن البحري: يعتبر الأمن الاقتصادي البحري هو المسمى الصحيح في مجال المفاهيم المتخصصة المنفردة من المفهوم الشمولي للأمن البحري والمرتبط بالنقل

البحري ، ويمكن إثبات ذلك بالبراهين الواقعية ، أن السبب الأساسي لاستخدام المفهوم المتداول حالياً في مجال النقل البحري والمواني وهو الأمن البحري كان نتيجة لعدم التدقيق النظري في مجال المفاهيم حينما تم ربط هذا المفهوم بـ (اللدونة الدولية لأمن السفن والمواني) ISPS Code فمفهوم الأمن البحري Maritime Security بدأ يتداول أساساً نسبة إلى مجلس الأمن البحري (MSC) الذي كان متواجد بالفعل منذ عام ١٩٨٨ واصبح يباشر مهام تأمين النقل البحري بجوانبه الأمنية للدول التي تتمتع بعضوية في تلك المجلس ، اعتماداً على عضوية المنظمة البحرية الدولية (IMO) بذلك للمجلس ، ولكن هذا لا يعني أن المجتمع الدولي خلال هذه الفترة قد اقر بوجود قواعد وإجراءات دولية لأمن السفن والمواني خلال نشأة المجلس ومباشرته لعمله ولهذا السبب كان هناك خطأ في تداول مفهوم الأمن البحري على مجال النقل البحري والمواني ، وهذا الخطأ نتج عن عدم تحليل المفاهيم المتخصصة وتجاهل الجوانب النظرية والمنهجية في تطبيق المفاهيم ذات البعد السوسيولوجي الاستراتيجي التي ترتبط بالواقع العملي والتي يتم من خلالها تكوين نظرية مثمرة في الواقع النظري والعملي ونتيجة لهذا الخطأ اصبح هناك خلط واضح في المفاهيم يرجع أساساً لعدم اختبار المفاهيم قبل تداولها ، ويمكن أن تظهر الدراسة بأسلوب مبسط كيفية اختبار مفهوم الأمن البحري الذي تم اقتراحه بالنقل البحري وذلك فيما يلي :-

ـ الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي لمفهوم الأمن البحري:

حينما يتم اختبار المفاهيم المتخصصة على غرار مفهوم الأمن البحري الذي استخدم في مجال النقل البحري فيجب البحث عن المجالات الأخرى في المجتمع البحري التي يمكن أن تتعارض مع ذلك المفهوم ولهذا فقد اتضح أن هناك مفهوم آخر وهو مفهوم الأمن العسكري البحري ، ولذلك

أصبح هناك تعارض واضح بين المفاهيم لأن مدونة أمن السفن والمواني ISPS Code لا تنطبق على المجال العسكري وإنما يتم تطبيقها على مجال النقل البحري ، ولذلك سوف تطرح الدراسة سؤال من خلال الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي لذلك المفهوم وهو :

— هل تستطيع المنظمات البحرية التجارية بمختلف مستوياتها الوطنية والإقليمية والعالمية أن تحدد إجراءات استراتيجية في المجال العسكري البحري بمختلف مستوياته ؟

في بداية وضع أول مؤشر للاختبار أن الإجابة سوف تكون صريحة وواضحة تماما وهي : (لا تستطيع هذه المنظمات مهما كانت قدرتها الدولية على تحديد الإجراءات الاستراتيجية في المجال العسكري البحري لأن هذا المجال يعتبر مجال استراتيجي تكتيكي وقائي ودفاعي وهجومى مرتبط بالسياسات العسكرية والدفاع الوطني بمختلف مستوياته في المجتمع الدولي) والمثال على ذلك : حينما أطلق البريطانيون على سفنهم التجارية المسلحة أسم (السفن التجارية المسلحة دفاعياً) (DEMS) قد تحولت السمة البحرية التجارية إلى سمة عسكرية حربية ، والفئات الوظيفية تغيرت أيضا فسمه ضباط البحرية التجارية قد تغيرت إلى السمة العسكرية بعد أن تطوعوا في القوات البحرية المسلحة ، وبالتالي فقد تحولت السمة للتجارة الاقتصادية إلى سمة عسكرية حربية^(*) .

ولهذا السبب فنتيجة الاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي : نتضح من خلال تغير سمة أو فئة لابد من إجراء تعديل جوهري ، وهذا ما حدث بالفعل في المثال السابق بأن هناك فروق واضحة في المجالات البحرية داخل المجتمع البحري ، وأن استخدام المفاهيم بأسلوب التعميم لا يجوز حينما يكون هناك تصنيفات واضحة لأن ذلك يؤدي إلى الخلط في

المفاهيم ، ولهذا السبب فإن الاختبار الموسيولوجي الاستراتيجي يرون أن يتم تغيير مفهوم الأمن البحري في مجال البحرية التجارية إلى مفهوم الأمن الاقتصادي البحري نظرا لأنه يرتبط بمجال استراتيجي نظامي ووقائي بالإضافة إلى السمة الجديدة وهو ذات طابع خدمي .

٣.١ تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري:

كما أشارت الدراسة في الاختبار الموسيولوجي الاستراتيجي لمفهوم الأمن الاقتصادي البحري بأنه مجال استراتيجي نظامي ووقائي وخدمي ، وبالتالي أصبح له ثلاث اتجاهات ترتبط بإطار استراتيجي ذات طابع مستقبلي ، وحتى يتضح هذا الإطار يجب أولا إلقاء الضوء على التطورات الفكرية العالمية المرتبطة بمفهوم الأمن التي سوف يتم تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري عليها وذلك على النحو التالي:-

أولا - النظرة الاستقصائية عن مفهوم الأمن:

وحتى نتعرف الدراسة على هذا المفهوم لغوياً فيجب استقصائه من معاجم اللغة فنجد في (معجم المنجد) قد تناول كلمة "أمن" بمعنى اطمأن ، وفي (المعجم الوسيط) أمن أمناً بمعنى : اطمأن ولم يخف وهو دلالة على الأمان ؛ وقد فرق (معجم الأساليب) بين كلمة الأمن وكلمة الأمان ، وعلى الرغم من تواليهم في مقام واحد إلا أن كلمة الأمن ترتبط بالقطاع الرسمي القومي أو الإقليمي أو العالمي . أما استخدام كلمة الأمان وحدها فهي تعبير عن بث الطمأنينة وبسط الاستقرار ، ونفى الخوف والقلق عن الأفراد لان التحرر من الخوف يعنى الطمأنينة ؛ ومن ثم يجاز اقتران كلمتي الأمن والأمان فتتبدلان معاً كلا المعنيين فيجربى في الاستعمال الحديث قولهم الأمن والأمان^(٣١) (مجمع اللغة العربية : keyboard) .

وفي الواقع أن كلمة أمن Security هي دلالة على (اسم) وتُعنى باللغة الإنجليزية أمن أو طمأنينة ، وهذه الكلمة تشير إلى معنى أمن حينما

تستخدم كمصطلح لغوى متخصص ذات أبعاد استراتيجية ومرتبطة بالضبط الرسمي مثل : الأمن القومي National Security^(١) ، الأمن الإقليمي Regional Security^(٢) والأمن العالمي World Wide Security^(٣) ، فهذه المفاهيم ترتبط في محيط ندرجهم الهرمي بمفاهيم أمنية أخرى مثل الأمن البحري Maritime Security ، والأمن الجوى Air Security .

أما كلمة أمان فتشعب إلى معاني مختلفة ، ويرجع ذلك حسب انتسابها إلى كونها (اسم) أو مصطلح لغوى متخصص مرتبط بالأمان ؛ وعلى سبيل المثال : كلمة Safety وهي بمثابة (اسم) وتعنى في اللغة الإنجليزية أمان أو سلامة ، ويرتبط بكل المعنيين مصطلحات لغوية متعددة وعندما تتحول كلمة Safety إلى مصطلح لغوى متخصص مثل : قفل الأمان المستخدم في الأسلحة Safety Catch ، وشبكة الأمان Safety Net فمن الواضح أن استخدامات هذه الكلمة عندما تتحول لمصطلح لغوى يشير إلى جوانب فنية من أجل توفير الحماية Protection ، ولا تختلف أيضا باقي المصطلحات اللغوية المتخصصة المرتبطة بكلمة Safety ولكنها تستخدم بمعاني أخرى مختلفة مثل : السلامة الصناعية Industry Safety ، والسلامة الجوية Air Safety والسلامة البحرية Maritime Safety . فهذه الجوانب ترتبط أيضا بالجوانب الفنية من أجل توفير الحماية أما كلمة أمان حينما تقترب بالبعد المعنوي (الأمان المعنوي) Morale Safety فتربط بمجموعة من الخصائص مثل : العاطفة الهدوء الانبساط ، المواطنة ، التعاون ، التماسك ، للتواضع ، الطموحات ، الدعم والإصرار ، الإرادة ، الإبداع .

وكلمة أمن تعتبر ذي دلالة رسمية لتنفيذ الضبط المرتبط بوسائل التحكم في تنفيذ تلك الكلمة من خلال وسائل محددة تعتبر بمثابة مفاهيم

متخصصة هي : السيادة Sovereignty وتعتبر الشرعية التي تساعد في تطبيق منهجية الأمن ، والسيادة تتطلب وجود المسؤولية Responsibility وهي التي تحدد الواجبات والالتزامات من حيث تنفيذ وسائل ضبط وتنمية الأمان المعنوي ، ويقع على عاتق المسؤولية الحكمة التي تفوق الذكاء والمنطق بل هي حسن التصرف في كافة المواقف من أجل التطوير وتحدي العقبات ، ومحاولة إزالة المسببات ، وبالإضافة إلى ذلك فالمسؤولية تتطلب في أداء مهامها إلى المعلومات Information وهي العنصر الأساسي لنجاح الواجبات والالتزامات ، وهذه المعلومات ليست مرتبطة فقط بأبعادها الأمنية وإنما أصبحت ترتبط بكافة المعلومات المتخصصة التي تساهم في تحقيق الأهداف المنشودة من التخصص الأمني وهذه المعلومات تتطلب وجود أهداف والهدف Goal هو الغاية المطلوب الوصول إليها أو تحقيقها كمادية أو معنوية ، ويجب أن ترتبط الأهداف بعملية أساسية وهي التنبؤ Prediction وهو النشاط الذهني الذي يعتمد على المعلومات من أجل توظيفها في التخطيط المستقبلي من أجل التوصل إلى أقرب غايات الأهداف مع الرصد الدائم للمتغيرات ووضع البدائل والمردودات المرتبطة بالتقديرات والاحتمالات ، والتنبؤ يرتبط بدراسات المستقبل ، وترتبط أيضا هذه الوسائل بالتخطيط Planning وهو مجموعة من الأهداف المستقبلية التي سوف تتحول إلى إجراءات عملية في المستقبل القريب البعيد ، ولكي تتجح هذه الإجراءات العملية يجب أن ترتبط ارتباط وثيق بالتنظيم Organization ، وهو القدرة على تحقيق الإجراءات العملية للتخطيط ووضع الأولويات التي تساعد على تحقق الإجراءات العملية دون أن تتعارض مع المتطلبات الفعلية وحتى يتم عملية التنظيم للإجراءات العملية للأهداف الاستراتيجية يجب أن تعتمد على مبدأ هام وهو الحماية Protection وهي مجموعة

الإجراءات السوابج توافرها لتأمين تنفيذ التخطيط الاستراتيجي وتنمية
الأمان المعنوي ، والتي تعتمد على الانضباط Discipline ، والارتباط
Correlation ، والانتشار Diffusion

(اللامركزية) ، والتدريب Training ، والمهارة Skill .

وبناء على الوسائل السابقة التي ترتبط بتنفيذ كلمة أمن فيمكن أن تتحول
من خلالها هذه الكلمة إلى مفهوم متخصص ، ولكن الحقيقة التي يجب أن
تشير إليها الدراسة أن الأمن يعتبر مفهوم نسبي ، ولا يمكن أن يتحقق
الأمن المطلق في أي تخصص له ، وليس باستطاعة أي فرد أو تنظيم أن
يحقق مفهوم الأمن المطلق لان مفهوم الأمن المتخصص يخضع من
وجهة نظر الدراسة لمرآل نسبية ترتبط بانعدام الأمن أو خلخلته أو
توازنة ويمكن أيضا أن يصل إلى مرحلة ما بعد التوازن ، وإنما لا
يستطيع الوصول إلى مرحلة الأمن الشامل أو المطلق ، ويمكن للدراسة
أن توضح مفهوم نسبية الأمن على الوجه التالي :-

_ النسبية الأولى _ انعدام الأمن _ وهذه النسبية لا تعد مرتبطة بتحقيق
أي نسبة من نسبية المفهوم لأنها تفقد أي وسيلة من وسائل تحقيق الأمن .
_ النسبية الثانية _ الأمن المخلخل _ وهذه النسبية تعتبر أولى مراحل
الاقتران بمفهوم الأمن لأنه يرتبط برؤية لبعض وسائل تحقيق الأمن .

_ النسبية الثالثة _ الأمن المتوازن _ ويمكن أن يطلق عليه المنظومة
الأمنية الوسطية لأنه يتلاقى في هذه النسبية مفهوم الأمن بشكل متوازن
على الرغم من وجود بعض الخلل الظاهر أو غير الظاهر ، ويمكن أن
يطلق على هذه النسبية بالاستقرار المنزنب لأنها نسبية وسطية يمكن من
خلال التطوير أن ترتقي إلى نسبية أعلى ، ويمكن أن تنخفض إلى نسبية
أقل ، ويتوقف ذلك على مدى التطوير لوسائل تحقيق الأمن .

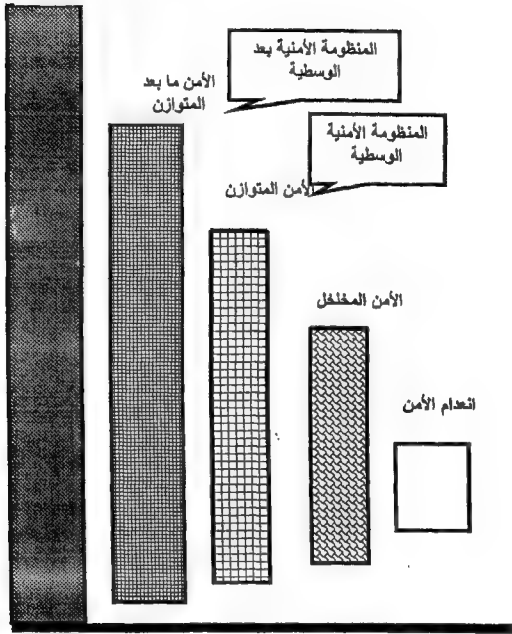
ـ النسبية الرابعةـ الأمن ما بعد المتوازن ـ ويمكن أن يطلق عليه المنظومة الأمنية بعد الوسطية ، وتتميز هذه النسبية بالتطوير والتطوير المستدام فني ظل المتغيرات التي تحدث عن طريق ملاحظتها بتطوير الأساليب التي تحافظ على نسبية المفهوم .

ـ النسبية الخامسةـ الأمن الشامل أو الأمن المطلق ـ ولا يعد هذا المفهوم من المفاهيم الواقعية ويرجع ذلك لعدم تطابقه مع الواقع الفعلي لأي مفهوم أمنى متخصص .

فهما كان هناك تطوير مستدام لوسائل تحقيق الأمن فلا يمكن أن يصل مفهوم الأمن في أي مجال متخصص لمفهومه المطلق أو الشامل.

والواقع أن الأمن المتوازن أو المنظومة الأمنية الوسطية هي التي تأخذ حيز التحليلات والدراسات من أجل وضعها النسبي بحيث لا يتغير هذا الوضع إلى المستوى النسبي الأقل كمخلخل أو انعدام ويمكن للباحث أن يوضح نسبية مفهوم الأمن في الشكل التالي :

الأمن المطلق أو الشامل



الشكل (٣-١) شكل يوضح التدرج النسبي لمفهوم الأمن^(٣١) سليمان ٢٠٠٥

وينتضح من الشكل السابق (٣-١) أن انعدام الأمن Loss of Security يعتبر مفقود لكافة وسائل تحقيق الأمن ، أما الأمن المخلخل Rarefaction of Security يتضح به عدم التناقص والعشوائية ولهذا السبب لا يستطيع تكوين منظومة أمنية ، ولكنة يعتبر أول نسبية للأمن ، ويتضح أيضا في الشكل نسبية الأمن المتوازن parallel Security

وهو اتساع الثغرات نسبيا ولكنها متناسقة وهذه النسبية تجعله معرض للارتقاء إلى نسبة أعلى أو التراجع إلى نسبة أقل ويظهر أيضا في الشكل الأمن ما بعد المتوازن After parallel Security ونظهر فيه بعض الثغرات التي تعوق وصوله إلى نسبية الشمولية أو المنظومة الأمنية المطلقة أما الأمن الشامل أو المطلق Comprehensive Security يتضح في الشكل مدى تماسك وتكامل الثغرات وتكاد تكون منعقدة ، وهذه النسبية تعتبر في غاية الصعوبة التوصل إليها في أي مجال أمني متخصص .

ثانيا. التطورات الفكرية العالمية عن الأمن بمفهومه المعاصر:

خلال مرحلة التسعينيات قد تناول الفكر العالمي التطلع إلى وجود علم جديد يطلق عليه علم اجتماع الأمن Sociology of Security وهذا لا يعني أن هذا العلم يشكل وجهة جديدة في مجال علم الاجتماع والدراسات الاستراتيجية على وجه التحديد ، وإنما هو نتيجة طبيعية لما قصده علماء الاجتماع في المجتمع الدولي خلال مراحل تاريخية للوصول إلى أهداف هذا العلم ، وهذه الاجتهادات العلمية ترجع إلى أكثر من أربعين عام حتى تبلورت صورتها الاستراتيجية ونشرت في بحث موضوعه " نحو علم اجتماع الأمن " TOWARD A SOCIOLOGY OF SECURITY قام بها عالم الاجتماع النيوزلندي " كيفين كليمينتس Kevin Clements " (٥) ، وكان هذا البحث من الأبحاث المشتركة بين جامعة كانتيربري كريستشيرش بنيوزيلندا مع جامعة كولورادو في بولدر بالولايات المتحدة الأمريكية .

ويطرح كليمينتس في بحثه سؤالا جوهريا وهو " What is security ؟ ويحاول أن يقدم أجابه على هذا السؤال بقوله " أن الأمن Security كلمة منزقة جدا ويصعب وضع تعريف محدد لهذه الكلمة دون أن نقترن

بمصطلح متخصص لان الأمن في حد ذاته يرتبط بعمليات متعددة ، وان اغلب علماء الاجتماع لا يفضلوا تناول هذا المفهوم بسبب تعدد أبعاده ومستوياته ، ولكن في حقيقة الأمر انه ليس هناك علم اجتماع مميز اكثر من علم اجتماع الأمن .

ومن جانب آخر فان العلماء السياسيون Political Scientists يفترضوا بان الأمن يعنى مسألة أساسية لبقاء الدولة ، وعادة فهم لا يبذلوا الجهد الفكري والبحثي من اجل توضيح أو تفسير أبعاد هذا المفهوم أو وضع علم متخصص بدراسة هذا المفهوم ويرتبط باتجاهات واضحة . ففكر العلماء السياسيون قد اتسم بالتكامل لأنهم ركزوا أفكارهم على كيفية حماية الدولة من أي عدو قائم بالفعل أو احتمال تواجده وهذه الجوانب الفكرية قد حصرت مفهوم الأمن بالقائمين بالعمل الأمني والجيش والأكاديميين الذين يقومون بالدراسات والأبحاث على الصفوة السابقة ، ومن هذا المنطلق اصبح مفهوم الأمن مسيطر على بُعد واحد وتم تجاهل الأبعاد الأخرى التي تعطى وجهات نظر أخرى عن تلك المفهوم ، ولذا فان هذا الانغلاق الفكري قد جعل مفهوم الأمن أحد تلك المفاهيم المرتبطة بالتنظيم عند علماء العلوم السياسية ، وبشكل خاص في العلاقات الدولية والتحليلات الاستراتيجية ، ويرجع ذلك أن اغلب هذه الدراسات التجريبية قد بلورت أفكارها فيما سبق على القوتين النوويتين عالمياً طوال الخمسة وأربعين عاما السابقة ، ومن خلال هذا التركيز قد أدى ذلك إلى التحيز نحو التعاريف السياسية والعسكرية بشكل خاص لتناول مفهوم الأمن وتجاهلوا تماما المفاهيم والتعاريف الاجتماعية الأكثر شمولية لأمن التفاعل والعلاقات الاجتماعية على مختلف الأبعاد والمستويات " .

ويشير كليمينتس أن اصل كلمة أمن ترجع في مصدرها الجذري إلى كلمة "Securus" وهي كلمة باللغة اللاتينية ، وتعني في ترجمتها

الحرفية "With out Care" بمعنى "بدون عناية" أو "خارج نطاق الرعاية" أو "وراء الاهتمام"، ولكن قواميس اللغة قد عرفت كلمة "Secure"، وكلمة Security بمعنى التحرر أو البعد عن الخطر وأيضا التحرر من الخوف والشك فهم دلالة أيضا على التحرر من القلق وعدم الثقة والابتعاد عن احتمال الفشل، وهذه الكلمات تدل على الاتزان والثبات والقدرة والقوة في الدعم والعتاء^(٣٣) (Morris 1970).

ويوضح كليمينتس أن مفهوم الأمن بأسلوبه التقليدي يبرز نوع مختلف من النشاط الاجتماعي الاستراتيجي ذات الأبعاد العسكرية والسياسية على مختلف المستويات الوطنية والعالمية، وإن القادة السياسيين والعسكريين قد تطلّعوا إلى وجود أمن قومي دفاعي وأمني وقانوني من خلال وجود الجيش والشرطة وتنظيمات المخابرات السرية، وقد ارتبطت هذه الكيانات بالسلطة القضائية، وقد تشعب مفهوم الأمن بأساليب مستحدثة تدريجياً ليمتد إلى أرجاء أخرى داخل المجتمع عن طريق تواجد شركات للتأمين على الحياة وعلى المشروعات من أجل الشعور بالطمأنينة وراحة البال Peace of mind ضد المخاطر المحتملة وغير المحتملة، وهناك شركات أخرى تركز جهودها لحماية الأمن الشخصي والمنازل والمشروعات من خلال "أنظمة أمنية" Security Systems مثل إنذارات السرقة والمراقبة الإلكترونية والحراسات الخاصة لأمن الشخصيات وغيرها من الأنظمة الأمنية المختلفة والتي يطلق عليها الهندسة الأمنية.

ويشير أيضا "كليمينتس" أن هناك أنواع أخرى لتوفير الأمن ترتبط بالأمن والسلامة الصناعية، وهناك بعض الأفراد داخل المجتمع تحاول توفير أمنهم الشخصي عن طريق الالتجاء للحصول على تراخيص الأسلحة لتأمين ذاتهم من أي تهديدات محسوسة أو فعلية ومن خلال هذه

الأفكار فهؤلاء الأفراد يقتنعوا بأنهم قد حققوا أمنهم الشخصي من خلال شراء السلاح وحملته ؛ ويوضح كليمنتس أن مفهوم الأمن من خلال النماذج السابقة يعتبر شعور داخلي ونظره مشتركة بين الأفراد في المجتمع ، لأن ذلك المفهوم يعتبر بمثابة حقيقة جوهريّة في حياتهم الاجتماعيّة ، وبالتالي فالوعي الاجتماعي لمفهوم الأمن يعتبر بمثابة " متغير تابع " Dependent Variable.

أما اختلاف الرؤية أو النظرة في تحقيق هذا المفهوم فتعتبر بمثابة " متغير مستقل دينامي " Dynamic independent variable والهدف من هاتين المتغيرين هو الوصول إلى تأسيس فعلي لمفهوم معاصر للأمن الذي يعتبر كعملية اجتماعية استراتيجية ، ويعتبر أيضا عنصر هام في العلاقات الاجتماعية وبدون هذا المفهوم تصبح الحياة محفوفة بالمخاطر .

ويرى كليمنتس أن هناك تنافس دائم بين الصفوات المهيمنة على الأمن بان قوة الدولة ترتبط بالقدرة العسكرية الشاملة Extensive Military Capability لان هذه القدرة تؤدي إلى تشيد المظهر العام للأمن الذي يضمن سلامة المؤسسات الرسمية ، وان اغلب وجهات النظر الفكرية تؤيد وجهات نظر الصفوات المهيمنة عن الأمن وأيضا بان هذا المظهر العام هو ضروري أيضا لحماية المجتمع ككل ، ولكن مع هذا التصور هناك أيضا عمليات أساسية مرتبطة بأمن المجتمع يجب أن تتكامل مع المفاهيم السائدة عن الأمن الذي يتحقق باستخدام القوة ، وهذه العمليات الأساسية تكمن بين السياسة الاجتماعية Socio-Political والاقتصاد Economic والتي تؤدي بدورها إلى التكامل من أجل الوصول لمفهوم الأمن الأعلى للأفراد Maximal Security for individuals الذي يساعد على تكوين الشعور بالأمان في الأمم .

ويوضح "كليمينتس" أن مع التطور الذي مر بالحياة الاجتماعية فتعتبر النظرة المعاصرة إلى الأمن أكثر شمولية بخلاف النظرة التي بناها الفكر الواقعي أو المدرسة الواقعية التي وضعها "توماس هوبز" (*) وان على الباحثين النظريين المعاصرين من أنصار فكر ما بعد الحداثة Post modern يجب ألا يعيقوا أنفسهم أو يتقيدوا بالنظرة التقليدية عن الأمن والتي بناها "هوبز" ومدرسته الواقعية على الرغم أن هذه المدرسة قد ساعدت خلال مراحل تاريخية سابقة على البدء في التفكير لمواجهة الصراعات والمنازعات الإنسانية ، لان المدرسة الواقعية أظهرت طبيعة الشئور الإنسانية ، ولهذا السبب أن اغلب المفكرين الذين ينتمون إلى الفكر الواقعي يركزون اهتماماتهم البحثية وكتاباتهم الفكرية على الأمن بمفهومه التقليدي الذي يعتمد على التنظيمات الأمنية والعسكرية كمطلب أساسي للاستقرار الوطني .

ويشير كليمينتس بأنه على الرغم من القاعدة البنائية للتعريفات الفكرية المتداولة عن الأمن بمفهومه الخارجي ألا أن هناك فرضيات أيدلوجية وفلسفية عن هذا المفهوم تنقسم إلى اتجاهين أساسيين:

الاتجاه الأول : الاتجاه الواقعي :

ويركز على توازن القوى الإقليمية والإعداد الدائم لفكر الأخصائيين العسكريين عن الاحتمالات المسلحة للناجئة عن الصراعات وكافة أنواع التهديدات في المجتمع الدولي مع مراعاة كافة الاحتمالات التي تهدد المصالح الوطنية ودراسة الوسائل الاستراتيجية التي يمكن أن يتحقق من خلالها الأمن .

الاتجاه الثاني : الاتجاه المثالي:

أن الأمن الخارجي يمكن أن يتحقق بأساليب السيطرة والضغط الاجتماعي في العلاقات الخارجية دون اللجوء إلى التهديد المسلح ، وذلك عن طريق استخدام الحصانات الدولية مع تفاعل السياسات الخارجية بإطارها الاجتماعي ، وإمكانية تسوية المنازعات بين الدول بالطرق السلمية عن طريق المفاوضات الدولية ومن خلال إبرام الاتفاقيات والمعاهدات الدولية .

وقد حاول " كليمينتس " أن يضع نظره معاصرة عن الأمن من منظور اجتماعي استراتيجي " بأن الأمن يعتبر عملية اجتماعية استراتيجية ونسبية ترتبط ببعض الخصائص الغريزية النلقائية ، وهذه العملية تحقق أهدافها من خلال المجالات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ذات الإبعاد الأمنية التي تمكن الأفراد من العيش والتتقل بدون خوف من التهديد بالعنف المباشر أو غير المباشر ، وتعزيز العلاقات التكاملية عن طريق المفاوضات التي تهدف إلى تحقيق التعاون والوقاية من العنف وتعزيز تسوية المنازعات بالطرق السلمية" (Clements 1990)

ثالثاً بناء مفهوم الأمن الاقتصادي البحري:

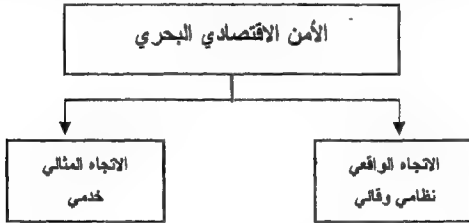
ويتضح من خلال التطلعات الفكرية العالمية عن الأمن بمفهومه المعاصر أنه يتخذ اتجاهين أساسيين هما :

_ الاتجاه الأول _ هو الاتجاه الواقعي :

الذي يعتمد على التنظيمات الأمنية والعسكرية والتي يطلق عليها الاتجاهات الاجتماعية العسكرية Military Sociological Trends وينضم أيضا في هذا الاتجاه الاتجاهات النظامية الوقائية على غرار الإجراءات الأمنية في مجال البحرية التجارية من خلال تحقيق التعاون الذي يمكن من العيش والتتقل بدون خوف من التهديد بالعنف المباشر أو غير المباشر .

ـ أما الاتجاه الثاني فهو الاتجاه المثالي : الذي يعتمد على الإبعاد الاجتماعية والسياسية والاقتصادية عن طريق تعزيز العلاقات التكاملية المجتمعية ، وتعزيز حل وتسوية المنازعات والخلافات بالطرق السلمية وهذا هو الاتجاه الخدمي في الأمن الاقتصادي البحري .

وبالتالي فمفهوم الأمن الاقتصادي البحري يرتبط بالاتجاه الواقعي والاتجاه المثالي معاً دون انفصال ويتضح ذلك في الشكل التالي :-



الشكل (٤-١) شكل يوضح اتجاهات الأمن الاقتصادي البحري^(٢٥) سليمان (٢٠٠٥)

وبالتالي فيمكن للدراسة أن توضح مفهوم الأمن الاقتصادي البحري - بأنة فرع استراتيجي من فروع الأمن البحري المرتبط بالمجتمع البحري بوجه عام وينبثق إلى اتجاهين :

اتجاه واقعي: نظامي وقائي نطاقه مجموعة من الإجراءات والقواعد الأمنية الدولية في المجال التجاري البحري تهدف إلى حفظ الطمأنينة والسلامة للسفن والمواني عالميا .

ويرتبط أيضا بالاتجاه المثالي الخدمي من أجل تطوير كافة الخدمات التي تعزز المنظومة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في المجتمع

البحري وتسوية المنازعات والخلافات بالطرق والآليات السلمية من أجل الوصول إلى اتفاق بمختلف أشكاله أو اتفاقية أو مد اتفاق .

رابعت القوات البحرية المصرية ترسخ مفهوم الأمن الاقتصادي البحري (الاتجاه الواقعي):

القوات البحرية المصرية تتمتع بالتاريخ الطويل من الكفاح والبطولات والتحديث والتطوير الذي يواكب المتغيرات التي تحدث على المستوى العالمي ، يشير الفريق ثامر عبد العظيم^(٢٦) أن القوات البحرية المصرية في أوضح معانيها هي قوة عسكرية تمارس دورها من خلال قدرتها على تأمين استخدام البحر لدولتها ، وقد استخدمت للسيطرة على المواصلات البحرية ، وللحفاظ على الثروات الطبيعية في البحر لتحقيق الرخاء الاقتصادي عموما كما إنها تقوم بالمساهمة في تنمية المجتمع المصري ، ولها دور رائد في خطط التنمية والمشاركة في التعامل مع الكوارث والأزمات . فمهام القوات البحرية المصرية تتنوع لتغطي العديد من المجالات فنجد أن هناك مهام ذات طبيعة دفاعية عسكرية ، ومهام ذات طبيعة إنسانية ، ومهام أخرى ذات طبيعة اقتصادية ، ومهام أخرى ذات طبيعة سياسية .

ويوضح الفريق ثامر عبد العظيم أن المهام الدفاعية العسكرية ترتبط بتوفير الحماية للمياه الإقليمية بالبحرين المتوسط والأحمر وقناة السويس ضد أي تهديدات ، وذلك باعتبار أن طبيعة هذه المهام تستلزم استمرار استعداد القوات البحرية بجميع المواقف الروتينية منها والمفاجئة ، وذلك من خلال امتلاك الإمكانيات القادرة على ردع العدو باستمرار للحفاظ على تزويد القوات البحرية المصرية بأحدث الأسلحة والمعدات لان القيادة السياسية والعسكرية في الدولة حريصة دائما على تزويد القوات البحرية بأحدث الوحدات^(٢٧) (عبد العظيم ٢٠٠٥) .

أما بالنسبة _ للمهام الإنسانية _ وهو البعد الجديد الذي أضيف حديثاً لمهام القوات البحرية المصرية خاصة في أوقات السلم ، وذلك لما لديها من إمكانيات وقدرات تقنية حديثة وكفاءات بشرية قد تفوق ما لدى قطاعات أخرى من الدولة فتسهم القوات البحرية المصرية تسهم في مهام الإنقاذ والإغاثة ومواجهة الحوادث للبحرية الجسيمة والكوارث الطبيعية .

أما المهام الاقتصادية فيوضح الفريق تامر عبد العظيم فتشمل القيام بمهام تأمين المياه الإقليمية ، والمنطقة الاقتصادية الملاصقة لها بما يهيئ مناخ الاستقرار المناسب لجذب الاستثمار ، وكذلك تأمين مصادر الثروة القومية والمتمثلة في حقول البترول والغاز الطبيعي ، والتي يتمركز معظمها في البحر أو المناطق الساحلية ، وبالتالي فإن اضطلاع القوات البحرية المصرية بدورها في هذا المجال يؤمن البلاد ضد أعمال التهريب والتي تضرر بالاقتصاد القومي ، وكذا مكافحة أعمال التسلل والهجرة غير الشرعية والتي تؤثر تأثير سلبي على الأمن القومي والسلام الاجتماعي ، وقد تم ضبط ثلاثة مراكب سيرلانكية ومركب في أبو قير وبلانس في مرسى مطروح يحملو ما يقرب من ١٥٠ شخصاً يرغبون في الهجرة غير الشرعية خلال هذا عام ٢٠٠٥ . أما بالنسبة للمهام ذات الطبيعة السياسية وذلك من خلال توثيق التعاون مع دول المجاورة الصديقة والدول الأجنبية الصديقة ودعم الروابط الاجتماعية والثقافية مع الدول العربية والدول المجاورة لنا من خلال القيام بالتدريبات المشتركة والقيام بالزيارات الروتينية الرسمية وغير الرسمية لمواني هذه الدول^(٢٧) (عبد العظيم ٢٠٠٥).

ويوضح الفريق تامر عبد العظيم أن الخطورة الحقيقية تكمن في الإرهاب من حيث عدم القدرة على التنبؤ بنوعية أو كميته أو مكان تنفيذ ضرباته ، ومن هذا المنطلق تتبع القوات البحرية المصرية استراتيجية وقائية تعتمد

على إحكام السيطرة على السواحل المصرية التي تمتد لحوالي ألفي كيلو متر ، وهى استراتيجية تؤتى ثمارها بالفعل ، ويضيف الفريق تامر عبد العظيم أن تأمين مصادر ثرواتنا وخطوط مواصلاتنا البحرية ضد الإرهاب تأتى في مقدمة أولويات ومهام القوات البحرية المصرية فالوجود البحري المستمر في مسرح العمليات يؤدي إلى استمرار مراقبة أي أنشطة مريبة مع التركيز على المناطق التي تنطلق منها هذه العمليات الإرهابية سواء من الداخل أو الخارج ، وذلك بالتنسيق مع جميع أجهزة الدولة .

ويوضح الفريق تامر عبد العظيم أن استراتيجية مكافحة الإرهاب تعتمد على اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحيلولة دون وقوع الأعمال الإرهابية واتخاذ كل الإجراءات التي من شأنها ردع كل من تسول له نفسه المساس بأمن مصر واستقرارها ، وعلى ذلك فإن القوات البحرية المصرية تضطلع بمهام وقائية عديدة منها ما تقوم به وحدات المرور الساحلي السريعة والتي تقوم بتنفيذ أعمال المرور بصفة مستمرة للسيطرة واحتواء المواقف الطارئة ، والعمل كمفرزة إنذار متقدمة لرصد أي تحركات مريبة تقترب من المياه الإقليمية المصرية ومواجهة ذلك بالتعاون والتنسيق مع باقي الأفرع الرئيسية للقوات المسلحة لو استلزم الأمر ، وفي منطقة خليج السويس حيث المدخل إلى أهم مجرى ملاحى في العالم وهو قناة السويس فقد تم الاستعانة بالتكنولوجيا الحديثة في هذا المجال حيث تم إنشاء نظام خدمة مرور السفن (VTS) Vessel Traffic System في خليج السويس وهذا النظام يقوم بإرشاد السفن ومتابعتها خلال رحلتها في الخليج إلى قناة السويس وخروجها منها ويمكن للنظام رصد ومتابعة نشاط السفينة خلال رحلتها بما يؤمن المجرى الملاحي ضد حوادث التصادم والجنوح ، وكذلك منع تسلل أي سفن قد تشكل تهديدا للأمن البحري بالمنطقة ، فالقوات البحرية المصرية تعتبر كأحد الأفرع

الرئيسية للقوات المسلحة المصرية ، وهى مسئولة عن الدفاع عن حدود الدولة عموما والبحرية خصوصا ضد مختلف التهديدات والإرهاب هو أحد تلك التهديدات الحالية ، ويجرى في الوقت الراهن التنسيق لإنشاء قوة تدخل سريع من القوات البحرية المصرية تتشكل من عناصر من القوات الخاصة البحرية وعناصر من البحث والإنقاذ ووحدات المرور الساحلي السريع لاحتواء المواقف الطارئة بالتعاون والتنسيق مع باقي الأفرع الرئيسية للقوات المسلحة^(٣٨) (عبد العظيم ٢٠٠٥).

خامسا. صيد الأسماك وعلاقته بالأمن الاقتصادي البحري:

ويتضح من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ المادة (٦١) حفظ الموارد الحية الفقرة (١) بأنه تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها لمواردها الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة وقد وضحت المادة (٦٢) الانتفاع بالموارد الحية الفقرة (٢) بأن تقرر الدولة الساحلية قدرتها على جنى الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ، وعندما لا تكون للدولة الساحلية القدرة على جنى كمية الصيد المسموح بها بأكملها ، تتيج للدول الأخرى الوصول إلى منطقتها الاقتصادية الخالصة وتوضح الفقرة (٤) أن يتقيد رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بتدابير الحفظ والشروط والأحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية وتكون هذه القوانين والأنظمة متماشية مع هذه الاتفاقية ويجوز أن نتناول مايلي :

(أ) إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد ومعداته ، بما في ذلك الرسوم وغيرها من المدفوعات التي يمكن في حالة الدولة الساحلية النامية وان تتألف من تعويض مناسب في ميدان التمويل والمعدات والتكنولوجيا المتعلقة بصناعة صيد السمك .

(ب) تقرير الأنواع التي يجوز صيدها وتحديد صيدها وتحديد حصص الصيد . سواء فيما يتعلق بسلالات معينة أو مجموعات من السلالات أو بكمية الصيد للسفينة الواحدة في فترة من الزمن أو كمية الصيد المسموح بها لرعايا أية دولة في فترة محددة .

(ج) تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها .

(د) تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها (هـ) تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها ، بما في ذلك إحصائيات كمية الصيد ومجهوده والتقارير التي تقدم عن مواقع السفن. (و) تطلب القيام بأذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها ببرامج أبحاث محددة عن مصايد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث بما في ذلك اخذ العينات من الكميات المصيدة والتصرف في العينات وإبلاغ البيانات العلمية المتصلة بذلك . (ز) وضع مراقبين أو مدربين على متن هذه السفن من قبل الدولة الساحلية ^(٢٩) (UNCLS 1982) .

٤.١ خاتمة الفصل الأول:

قد تناول هذا الفصل ثلاث عناصر أساسية هما :

الأول : تحديد نطاق الأمن البحري بوجه عام ، وقد اتضح أن نطاق هذا المفهوم يرتبط بالمجتمع البحري من خلال القوات البحرية الرسمية بكافة تنظيماتها ، وأيضاً بالنقل البحري وارتباطه بالملاحة البحرية وعلاقتهم بالمواني وكافة التنظيمات البحرية المرتبطة بهم على مختلف المستويات الوطنية والإقليمية والدولية .

ثم حاول هذا الفصل من خلال العنصر الثاني تحليل مضمون مفهوم الأمن البحري بوجه عام باعتباره مفهوم شمولي يتفرع منه فرعين أساسيين : الأمن العسكري البحري المرتبط بالقوات البحرية الرسمية و الأمن البحري (الإجراءات الأمنية) المرتبط بالنقل البحري والمواني ؛ وكان على الدراسة أن تسعى إلى توضيح الفروق الموضوعية بين هاتين المفهومين حتى نستطيع من خلال هذه الفروق أن نحدد ماهية كل مفهوم .

وقد اتضح أن الأمن العسكري البحري يرتبط بقواعد يحددها التخطيط السياسي العسكري المرتبط بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني المترابطين بالأمن القومي لكل دولة ببعده العالمي ، وهذه القواعد تختلف من دولة إلى أخرى ولكن تظل هذه القواعد متشابهة في وسائل تنفيذها .

أما الأمن البحري (الإجراءات الأمنية) المرتبط بالنقل البحري والمواني يعتبر مفهوم أكثر حداثة على المجتمع البحري خصوصاً بعد تحديد قواعده الدولية في عام ٢٠٠٢ وتطبيق هذه القواعد من خلال (ISPS Code) في عام ٢٠٠٤ ، وبالتالي فقد ظهرت في المجتمع البحري قواعد دولية جديدة تحدد المفهوم الأمني لإجراءات الأمن الدولية على متن السفن والمواني .

ثم حاولت الدراسة من خلال هذا الفصل أن تتناول أوجه الاختلاف والتكامل بين مفهوم الأمن العسكري البحري ، ومفهوم الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والمواني ، وقد اتضح أن كل مفهوم يختلف عن الآخر على الرغم أن من أوجه التكامل فيما بينهم في بعض المهام خصوصا الأمن العسكري البحري فهو يعتبر الأداة الأساسية لمكافحة كافة العمليات التي تهدد الأمن في النقل البحري والمواني وذلك بموجب ارتباطه بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني وقد اتخذ هذه الواجبات صراحة بموجب المادة (١١١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ . أما الأمن المرتبط بالنقل البحري والمواني فهو أمن بحري نظامي ووقائي ولهذا السبب أصبحت المدونة المرتبطة به لا تطبق على السفن العسكرية الحربية بمختلف أشكالها وقد تناولت الدراسة نموذجين حاولت أن تظهر من خلالها أوجه التكامل عبارة عن نموذج للوقت الراهن وهو مجلس الأمن البحري MSC ونموذج تاريخي وهو السفينة التجارية المسلحة دفاعياً DEMS .

أما العنصر الثالث والأخير من هذا الفصل فقد ركز على تأسيس مفهوم الأمن الاقتصادي البحري من خلال الاعتماد على الإطار المستقبلي لكيفية تصحيح أوجه الخلط بين مفاهيم الأمن البحري ، بداية من توضيح شمولية المفهوم العام للأمن البحري الذي يدرج تحته مفهوم الأمن العسكري البحري والمفهوم الجديد الذي يجب أن يرتبط بالنقل البحري والمواني والبحرية التجارية بوجه عام ، وهو مفهوم الأمن الاقتصادي البحري ليحل محل مفهوم الأمن البحري الذي شاع استخدامه في النقل البحري ، وقد حددت الدراسة هذا المفهوم الجديد بعد النظرة الاستقصائية عن مفهوم الأمن ، وأيضا من خلال التعرف على التطلعات الفكرية العالمية عن

مفهوم الأمن المعاصر ، واتضح انه يعتمد على اتجاه واقعي وآخر مثالي ، ثم أخضعت الدراسة المفهوم الأمني المتداول في الوقت الراهن في مجال النقل البحري وهو (مفهوم الأمن البحري) للاختبار السوسيولوجي الاستراتيجي للمفاهيم حتى اتضح عدم مطابقته للواقع العلمي والعملية ، وأما المفهوم الذي لاقى قبول في الاختبار هو مفهوم الأمن الاقتصادي البحري نظرا لأنه يرتبط بمجال استراتيجي نظامي ووقائي بالإضافة إلى البسمة الجديدة وهو ذات طابع خدمي ، وبالإضافة إلى ذلك قد حاولت الدراسة أن تظهر مطابقة الاتجاه الواقعي للأمن الاقتصادي البحري المرتبط بالنقل البحري ، والذي أصبح مرتبط ببعض التخصصات للقوات البحرية العسكرية ، وهذا النموذج كان مرتبط بالقوات البحرية المصرية التي وضعت الأسس العملية لمفهوم الأمن الاقتصادي البحري من خلال الاتجاه الواقعي . وقد وضع أيضا هذا الفصل علاقة صيد الأسماك بالأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال عرض بعض المواد والنفقات لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، والتي ركزت على حفظ الموارد الحية ، وأيضا كيفية الانتفاع بالموارد الحية وبالتالي أصبح مفهوم الأمن العسكري البحري يرتبط بالمجال الاستراتيجي الوقائي الدفاعي الهجومي .

٥-١ هوامش الفصل الأول :

(١) يوسف بن إبراهيم السلوم ، معجم المصطلحات العسكرية الرياض : مكتبة العبيكان " فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية ، ٢٠٠٠ ، ص ١٧٣ .

(٢) مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، الاسكندرية : منشورات كلية الحقوق جامعة الاسكندرية ، ١٩٨٦ ، ص ٣٥ .

(٣) عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية للمضائق العربية ، الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩٨ ، ص ٧٦-٧٧ .

(٤) جمال غلوش ، مصطفى عبد الحافظ ، علي عبد اللا ، المؤهلات والمهارات الأساسية لمديري المواني كضرورة لمواكبة تطوير المواني (مؤتمر الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري) ، الاسكندرية : منشورات الجمعية العربية للملاحة ٢٠٠٢ ، ص ١١٠ .

(٥) شكل (١-١) من إعداد الباحث : يوضح تصنيف مفاهيم الأمن البحري في واقعها العملي وإطارها المستقبلي .

(*) قد وضع الباحث تعريف فيما قبل : للتخطيط السياسي العسكري : بأنه تخطيط لكيفية حماية الدولة بالقوة المسلحة شرعياً مع توجيه أهداف السياسات الأخرى في الدولة لإزالة العقبات التي تواجه تجهيز القوة المسلحة العسكرية والأمنية باعتبارها الحصن الواقي لكيان الدولة الداخلي والخارجي من أي تهديدات أو اعتداءات خارجية تؤثر تأثير سلبي على الأمن القومي والدفاع الوطني . انظر : اشرف سليمان دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، رسالة ماجستير غير منشورة القاهرة ، ٢٠٠٢ ، ص ٢٠٦ .

(٦) اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي :تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ٢٠٠٢ ، ص ١٩٠.

(٧) اشرف سليمان ، المرجع السابق ، ص ١٩٢.

(٨) اشرف سليمان ، المرجع السابق ، ص ١٩٢.

(٩) اشرف سليمان ، المرجع السابق ، ص ١٩٣ .

(*) **التعبئة العامة**: "يقصد بمصطلح "تعبئة عامة" " General mobilization"

ومعنى هذا المصطلح التهيئة والتجهيز لحشد قوى الجيش ومصادر البلاد المادية وطاقاتها البشرية بقصد إعداد الدولة للحرب، كما أنها تعنى أيضاً بأنها مجمل التدابير والإجراءات المتخذة من قبل أعلى سلطة في الدولة لتنظيم الموارد البشرية والمادية للمجتمع بموجب خطة معدة شاملة للانتقال به من حالة السلم إلى حالة الحرب واستدعاء القوات الاحتياطية وتجهيز التدابير المتعلقة بالأمن الداخلي ضد تسلل الأعداء إلى الدولة وتدابير الدفاع المدني وتجهيز المستشفيات لاستقبال حالات الطوارئ وبث التعبئة الاجتماعية والنفسية للمجتمع عن طريق التوجيه الإعلامي لخلق أجواء مؤهلة للقتال وتجهيز التعبئة الاقتصادية أي توجيه الإنتاج لخدمة المجهود الحربي لتوفير العتاد والآلات المطلوبة للقوات المسلحة والدفاع الوطني وإعطاء الأولوية بشكل عام في الإنتاج والاستهلاك والتوزيع لمقتضيات الحرب. ويتم إعلان التعبئة بقرار سياسي من أعلى سلطة في الدولة بموجب أحكام الدستور. انظر : الموسوعة السياسية، "التعبئة العامة"، الجزء الأول، بيروت المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥، ص ٧٦٧.

(١٠) اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي :تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص١٩٣.

(١١) اشرف سليمان ، للمرجع السابق ، ص ١٩٥.

(١٢) الموسوعة العسكرية ، "النفخ الوطني" ، الجزء الثاني بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٩٠ ، ص٤٠٥.

(١٣) الموسوعة العسكرية ، "السر" ، الجزء الرابع ، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٩٠ ، ص١٢٧.

(١٤) الموسوعة العسكرية ، "السر" ، الجزء الرابع ، مرجع سابق ص١٢٧.

(١٥) الموسوعة العسكرية ، "السر" ، الجزء الرابع ، مرجع سابق ص١٢٨.

(١٦) الموسوعة العسكرية ، "حرس السواحل" ، الجزء الأول بيروت ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨١ ، ص٧٨٣.

(١٧) الموسوعة العسكرية ، "الدورية البحرية" ، الجزء الثاني مرجع سابق، ص٥٢٥.

(١٨) الموسوعة العسكرية ، "سجل القطعة البحرية" ، الجزء الرابع مرجع سابق ، ص١٠٥.

(١٩) انظر الملاحق :

الملحق (١-١) التسلسل الهجائي للتسميات التي تطلق على السفن العسكرية حسب نوعها أو دورها .

(*) المياه الداخلية : يقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة وتشمل الموانئ والمرافئ والمراس ومياه البحار الداخلية ، وقد حدد نطاقها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ وتحكمها القواعد التي تحكم الإقليم البحري .

الأرخبيل : مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من الجزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى ويكون الترابط فيما بينهما وثيقاً .
البحر الإقليمي: البحر الساحلي أو الإقليمي هو الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين المياه الداخلية والبحر العام .

انظر : محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، الاسكندرية : منشأة المعارف ، (بدون سنة نشر) ص ١٢٩

المنطقة المتاخمة : وتعرف بالمنطقة المجاورة فقد أشارت المادة (٣٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ أن الدولة الساحلية لها الحق في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي وللدولة الحق في أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وإنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة والصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي ولا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من ٢٤ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي .

(*) المنطقة الاقتصادية الخالصة : تنص المادة (٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدولة الأخرى وحريتها للأحكام ذات صلة بهذه الاتفاقية ، وتنص أيضاً المادة (٥٦) من نفس الاتفاقية بأن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لغرض

اكتشاف أو استغلال الموارد الطبيعية وتنص المادة (٥٧) من الاتفاقية على أنه لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي.

الجرف القاري: تنص المادة (٧٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ بأنه يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس إلى تقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى هذه المسافة ولا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعات المستطولة المغمورة بأكثر من ٣٥٠ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، وتنص المادة (٧٧) من نفس الاتفاقية بأن الدولة تمارس على الجرف أو الامتداد القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافية واستغلال موارد طبيعية .

United Nations Convention on the low of the sea 1982 (٢٠)

(٢١) وضع هذا التعريف : الربان دكتور مدحت خلوصي أثناء مطالعة الرسالة (نيسمبر ٢٠٠٥ - مارس ٢٠٠٦).

(*) الربان /عصام بدوي : محاضر أول بعمادة السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، استشاري المنظمة البحرية الدولية .

(22) ESSAM ELSAYED AHMED

BADAWI"DEVELOPMENT OF SECURITY

MEASURES ON BOARD SHIPS :GUIDELINES FOR

EGYPTIAN SEAFARERS “ ,WORLD MARITIME

UNIVERSITY , MASTER OF SCIENCE MARITME

SAFETY, MALMO,SWEDEN ,1999,p.9

(23) Ibid., . P . 9

(٢٤) مقابلة الباحث : اشرف سليمان مع الريان / عصام بدوي بتاريخ
٢٠٠٥/٨/١٦ .

(٢٥) اشرف سليمان ، اثر المعلومات على أمن المجتمع البحري رسالة
ماجستير غير منشورة ، كلية النقل البحري ، الأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٣ ، ص ٤٧ .

(*) قام الباحث : اشرف سليمان بحضور دورة القواعد الدولية
لإجراءات الأمن على متن السفن والمواني (ISPS Code) في
الفترة من ٢٠٠٤/٥/٢٣ إلى ٢٠٠٤/٥/٢٥ بالأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(26) International Code for the security of Ports and Ships
(ISPS Code) : Maritime Safety Committee – 76th
Session ;2002,p.14

(27) International Code for the security of Ports and
Ships (ISPS Code). Op.Cit . P . 11

(*) قام الباحث : اشرف سليمان بالحصول على شهادة ضابط أمن
الشركة الملاحية (CSO) Company Security Officer
وفترة اجتياز الشهادة من ٢٠٠٤/٥/٢٦ إلى ٢٠٠٤/٥/٢٨ طبقاً
للمقرر النمطي الصادر من المنظمة البحرية الدولية (IMO) من
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(28) Maritime Security Council (MSC) :-
<http://www.maritimesecurity.org/intro.htm>

(٢٩) الموسوعة العسكرية ، " السفينة التجارية المسلحة دفاعياً " ، الجزء
الرابع ، مرجع سابق ، ص ٢٠٥

(٣٠) شكل (١-٢) من إعداد الباحث : الخط بين المفهوم الشمولي
الأمني للمجتمع البحري وبين مفاهيمه الفرعية المتخصصة

(*) أنظر: (النموذج التاريخي) السفينة التجارية المسلحة دفاعياً من هذا
الفصل ، ص ٩٠

(٣١) انظر : شبكة الإنترنت باللغة العربية : البحث بمعجم الأساليب عن
كلمة أمن في موقع مجمع اللغة العربية بالقاهرة على العنوان التالي
<http://www.arabicacademy.org.eg>

(*) يعرف أمين هويدي (وزير الدفاع المصري السابق) مفهوم الأمن
القومي National Security في كتاباته المتعددة بأنة عبارة عن "
الإجراءات التي تتخذها الدولة في حدود طاقتها للحفاظ على كيائها
ومصالحها في الحاضر والمستقبل مع مراعاة المتغيرات الدولية :
انظر : أمين هويدي ، العسكرية والأمن في الشرق الأوسط وتأثيرها
على التنمية والديمقراطية ، القاهرة : دار الشروق ، ١٩٩١ ، ص ٥٤ .

(*) ويعرف الباحث : اشرف سليمان مفهوم الأمن الإقليمي Regional
Security " بأنه سياسة مجموعة من الدول تنتمي إلى إقليم
جغرافي واحد تسعى من خلاله إلى تنظيم تعاون شامل فيما بينهم
للدفاع عن كياناتهم وأمنهم واستقرارهم ، وللتصدي لأي قوى أجنبية
أو خارجية لمنعها من التدخل في شئونها ، وذلك في حدود ما نص
عليه ميثاق الأمن العالمي الدولي . أنظر : اشرف سليمان ، دور
المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل
سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص ١٤٤ .

(*) ويعرف الفكر البحثي العالمي مفهوم الأمن العالمي World Wide
Security بأنه " مجموعة من التدابير والإجراءات التي تتخذها
المنظمات والهيئات الدولية في شكل سياسات منظمة تحاول من
خلالها السيطرة على المنازعات بين الدول وتحدد مظاهر ومصادر
الانتظام والخلل فيها خلال فترات زمنية محددة . انظر :

Morton Kaplan, "system and process in international relations", New York, John. Wileys & sons; 1972, p.115

(*) 'كيفين كليمنتس : أستاذ علم الاجتماع بقسم الاجتماع جامعة كانثيربيري كريستشيرش نيوزيلندا (١) وأستاذ زائر بقسم الاجتماع بجامعة كولورادو في بولدر بالولايات المتحدة الأمريكية .

Kevin Clements : Department of sociology Professor University of Canterbury Christchurch 1; New Zealand. & Department of Sociology Visiting professor University of Colorado at Boulder : USA

(*) 'توماس هوبز Thomas Hobbes : فليسوف إنجليزي ، ومفكر اجتماعي ، ولد عام ١٥٨٨ وتوفي عام ١٦٧٩ ، وقد كرس حياته للدراسات الكلاسيكية وله العديد من المؤلفات والنظريات .

(٣٢) شكل (١-٣) من إعداد الباحث : شكل يوضح التدرج النسبي لمفهوم الأمن

(33) William Morris, Ed., The American Heritage Dictionary of the English Language , Boston : Houghton Mifflin Co. (1970) , P.1173

(34) Kevin Clements "TOWARD A SOCIOLOGY OF SECURITY , " Boulder, University of Colorado : Working Paper 4, July, 1990

(٣٥) شكل (١-٤) من إعداد الباحث : شكل يوضح اتجاهات الأمن الاقتصادي البحري

(*) الفريق بحري تامر عبد العظيم : قائد القوات البحرية المصرية بجمهورية مصر العربية .

(٣٦) الفريق بحري تامر عبد العليم ، تأمين مصادر الثروة وخطوط
المواصلات البحرية ضد الإرهاب في مقدمة أولويات مهام القوات
البحرية ، تحقيقات وتقارير خارجية ، القاهرة : جريدة الأهرام
اليومي العدد ٤٣٤١٩ ، بتاريخ ٢٢/١٠/٢٠٠٥ ، ص ٧

(٣٧) الفريق بحري تامر عبد العليم ، تأمين مصادر الثروة وخطوط
المواصلات البحرية ضد الإرهاب في مقدمة أولويات مهام القوات
البحرية ، مرجع سابق ، ص ٧

(٣٨) الفريق بحري تامر عبد العليم ، نفس المرجع السابق ، ص ٧
(39)United Nations Convention on the low of the sea
1982

الفصل الثاني

المفاوضات وإطارها

النظري المستقبلي

تمهيد :

سوف نحاول الدراسة من خلال هذا الفصل أن نقترح إطار للمفاوضات يرتبط بلغة الحوار التفاوضي ، وذلك من خلال الاعتماد على تتبع التاريخي للمحاولات التي قام بها الفكر الاجتماعي من خلال السوسيولوجيا الاستراتيجية حتى ظهور علم المفاوضات الدولية ومن خلال الممارسة العملية قد نطلع خبراء العلاقات الدولية أن يكون هناك أفق جيدة تحوى المفاوضات حتى تغطي كافة المجالات المتخصصة في المجتمع الدولي ، وذلك من خلال الاستفادة من ميثاق الأمم المتحدة ، ومحاولة لوضع هيكلية للتفاوض العام وإطار نظري للمفاوضات باعتبارها لغة الحوار التفاوضي ، وسوف نتناول الدراسة ذلك على النحو التالي :-

- ٢-١ محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات .
- ٢-٢ موقف الإطار النظري للمفاوضات من التفاوض .
- ٢-٣ المفاوضات باعتبارها إطار للغة الحوار التفاوضي .
- ٢-٤ خاتمة الفصل الثاني .

٢-١ محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات:

حينما تسعى الدراسة لتناول محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات . فيعنى ذلك أن هذا الإطار اصبح له ارتباط بميدان بحثي محدد ، وله انتماء لنوعية محددة من الدراسات ، فالميدان البحثي الذي ارتبط به هو ميدان علم الاجتماع وعلاقته مع علم التفاوض أما نوعية الدراسات التي تنتمي إليها هي الدراسات الاستراتيجية وسوف نتطرق الدراسة إلى تلك الميدان ، وهذه النوعية من الدراسات بعد أن نتناول الجذور الأولى لبدايات ظهور علم المفاوضات الدولية وذلك على النحو التالي :-

أ_ بدايات ظهور المفاوضات الدولية:

أن علم الاجتماع^(١) ليس فقط حصيلة لدراسة الظواهر والمؤسسات والعلاقات الاجتماعية ، وإنما هو علم يتطور مع تطور الجماعات الإنسانية ؛ وخلال مرحلة تاريخية ظهرت اتجاهات متعددة من الدراسات تحت مسمى " السوسيولوجيا الاستراتيجية"^(٢) ، التي تخصصت بدراسة الصراعات المرتبطة بالتفاعلات الاجتماعية على مختلف المستويات من خلال " علم الحروب والصراعات " أو كما أطلق عليه "البوليمولوجيا " Pole`mologie ، باعتبار أن هذا العلم يهدف إلى دراسة الحروب والصراعات دراسة موضوعية باحثاً عن أشكالها وأسبابها ، ونتائجها بوصفها إحدى الظواهر الاجتماعية وقد نشأ هذا العلم خلال الأربعينيات من القرن العشرين على اثر الأبحاث التي كانت تهدف إلى الجهود السلمية لكنه لم يقابل نجاحاً علمياً نتيجة عدم القدرة على إيقاف الحروب والصراعات الدولية بمختلف أشكالها وفشل المساعي السلمية التي شكلت حافزاً أمام الباحثين لإرساء قواعد علم " البوليمولوجيا " لان هؤلاء الباحثين حاولوا وضع النظريات السلمية التي تحاول تسوية الصراعات والمنازعات من اجل إيجاد سبل أخرى غير الحروب والصراعات من اجل الوصول إلى حالة سلمية مبنية على أسس علمية^(٣) (الموسوعة السياسية ١٩٨٦).

والواقع أن " السوسيولوجيا الاستراتيجية " التي أدت إلى ظهور علم البوليمولوجيا بدأت تتحول إلى علم العلاقات الدبلوماسية " Diplomatic Relations ، " العلم الذي يهتم بتفسير كيفية التفاعل بين الأشخاص الاعتبارية والتنظيمات التي تضم هذه الشخصيات في المجتمع الدولي " ، وبعد أن فشلت البوليمولوجيا في مرحلة الأربعينيات بتحقيق

أهدافها السلمية ، قد أخذ نجاحاً باهراً ، وبدأ في التطور نتيجة للصلات والعلاقات والروابط بين الدول فرادي وجماعي في التنظيمات الدولية ، وقد اقترنت علم العلاقات الدبلوماسية في بداياته الأولى بمسمى علم العلاقات الخارجية أو علم الشؤون الخارجية للدول لأنه كان يعبر في بادئ ذي بدء عن العلاقات الاجتماعية القائمة بين مختلف الدول ، والتي تنتج عن المصالح المتبادلة بينهم من خلال مجموعة من القواعد والأعراف والمبادئ الدولية التي تهتم بتنظيم العلاقات التفاعلية بين مختلف الدول والأصول الواجب اتباعها في تفاعلاتهم الدولية ، وعلى الرغم أن مصطلح " الدبلوماسية " يرجع تاريخه منذ فترات زمنية قديمة خلال العصور اليونانية والرومانية القديمة ، ومن ثم تطور هذا المصطلح مع البيزنطيين والعباسيين والفرجة ، ولكن قد بدأ هذا المصطلح يتطور مع أول بعثة دبلوماسية دائمة مع تطور الدول القومية ^(٢) (خلف ١٩٨٨) .

ظهر مصطلح " دبلوماسية " وصفة الدبلوماسي في نهاية القرن الثامن عشر ، وخاصة بعد مؤتمر فيينا عام ١٨١٥ (للتمثيل الدبلوماسي) ، حيث تطور هذا المصطلح ليشمل تسيير العلاقات السياسية ما بين الدول وإدارتها ، وكل ما يتعلق بها ، ثم تداول مصطلح " الدبلوماسية " وأصبح عرفاً دولياً مستخدماً في الممارسة العملية في كافة مستويات المجتمع الدولي مما أدى ذلك إلى تغيير مسمى علم العلاقات الخارجية إلى علم العلاقات الدبلوماسية نسبة إلى استخدام الدبلوماسية في تقنين العلاقات الدولية بعد أن تعددت المؤتمرات الدبلوماسية في أواخر القرن التاسع عشر ، وكان لعالم الاجتماع الألماني (ماكس فيبر) ^(٣) الفضل في أول صياغة منظمة للتنظيمات الدولية في شكل منظمة دائمة التواجد فقد ناقش فيبر مفهوم التنظيم ضمن معالجته لفكرة الجماعة التضامنية Corporate Group والتي اعتبرها تمثل نوعاً من العلاقات الاجتماعية الممتدة

والمقيدة في نفس الوقت أي التي تضع قواعد ومعايير لعضويتها ، والتي تفسر وفقاً لنظام خاص ومن شأن هذا النظام أن ينظم العلاقات بين الأعضاء في شكل دائم ونظم كما أشار فيبير انه يجب على هذه الجماعة أن يكون لها رئيس تعاونه هيئة إدارية ، وقد وضع فيبير للجماعة التضامنية ثلاثة معايير يمكن تقسيمها كما يلي :

المعيار الأول : يجب أن تكون للجماعة التضامنية حدود ثابتة ومعروفة تفصل بين من هم أعضاء في الجماعة ومن هم خارج عضويتها .

والمعيار الثاني : وهو معيار القواعد والامتثال من الأعضاء أي عدم سعى الأعضاء إلى تحقيق مصالح خاصة بهم وإنما لا بد وأن يكون الهدف هو الصالح العام للجماعة التضامنية .

والمعيار الثالث: وهو معيار القوة بين أعضاء الجماعة التضامنية وتحديد مسؤولية كل عضو من أعضاء الجماعة والمقصود بالقوة أي القدرة اللازمة لتحقيق الأهداف المشتركة ، وكان على اثر هذه الصياغة السوسيولوجية ظهور أول منظمة دولية عالمية وهي عصبة الأمم League of Nations التي أنشئت عام ١٩٢٠^(٣) (Weber 1947) .

ثم بدأت السوسيولوجيا الاستراتيجية في تطوير علم العلاقات الدبلوماسية إلى علم العلاقات الدولية ، الذي يرجع إلى عالم الاجتماع الفرنسي ريمون آرون (١٩٠٥-١٩٨٣) الذي قام ببلورة وصياغة واستخلاص مجموعة من المفاهيم لوصف العلاقات الدولية بين الدول وقام باستقصاء المعطيات السوسيولوجية التي تقرر قيام الحرب أو السلم ، ومختلف الأشكال التي يمكن أن يتخذها كل منهما ، وذلك في كتابه (السلم والحرب نظرية : العلاقات الدولية) والذي نشر عام ١٩٦٦ ، والذي ساعد على النهوض بعلم المفاوضات الدولية الذي اعتمد على

استقصاء وتحليل الاتفاقيات والمعاهدات والقوانين ومواثيق المنظمات الدولية من أجل تسوية المنازعات الدولية التي تحدث بين الدول ، وهذا العلم بدا في النهوض بالتحديد بعد اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية عام ١٩٦١ ، والتي نظمت العلاقات الدبلوماسية وقواعدها وحيثياتها في إطار أهداف ومبادئ الأمم المتحدة من حيث مساواة الدول في السيادة وصيانة السلم والأمن الدوليين ، وتنمية علاقات التعاون والمساعدة بين الأمم ، وأيضا بعد اتفاقية المنظمات الدولية فيينا ١٩٧٥ ، وبالتالي فطبيعة العمل الدبلوماسي قد مر خلال فترات تاريخية بالعديد من الاجتهادات أو القوانين أو حتى مشروعاتها^(٢).

وقد ركزت " السوسيولوجيا الاستراتيجية " على النهوض بعلم " المفاوضات الدولية " لاعتباريين أساسيين هما :

ـ الاعتبار الأول _ هو فشل " السوسيولوجيا الاستراتيجية " بالنهوض بعلم " البوليمولوجيا " علم الحروب والصراعات " خلال مرحلة الأربعينيات بسبب الاعتماد في تناول النظريات السلمية على تحليل أسباب ونتائج الحروب والصراعات عبر المراحل التاريخية المختلفة وعلى الرغم من ذلك حققت إنجازات مرتبطة بمقوله " إن كنت تريد السلم فأعرف طبيعة الحرب " ، فكان مؤسس علم البوليمولوجيا هو المفكر الاجتماعي السياسي غاستون بوتول Gaston Bouthoul والذي حاول أن يتناول مختلف النظريات والآراء التي طرحت عن الحرب خلال الفكر الاستراتيجي للقادة العسكريين والمفكرين الاستراتيجيين وبعض النظريات لعلماء الاجتماع مثل : هيريت سينسر ، وسان سيمون ، أوجست كونت ولكن لم يستطيع " بوتول " النهوض بعلم " البوليمولوجيا " لأنه حاول أن يتوصل إلى نظريات سلمية لكي تصبح بديلة للحروب مثل ما قصده سان

سيمون ، أوجست كونت " بأن نمو الصناعة سيضع حداً نهائياً للحروب " ^(٤) (الموسوعة السياسية ١٩٨٦) .

وبالتالي فعلم البوليولوجيا " اعتبر بعيداً عن الجوانب التطبيقية سريعة الحسم للحروب أو الصراعات ، وإنما اتخذ منظور إصلاحى على المدى البعيد الذي تطلع إلى التغيير من حالات الحروب والدمار إلى السلم والتعاون المجتمعي على المستوى الدولي .

أما _ الاعتبار الثاني _ أن علم " المفاوضات الدولية " قد ارتكز في بداياته الأولى على حل وتسوية المنازعات حلاً سلمياً عن طريق العلاقات الدبلوماسية أو عن طريق القنوات الشرعية التي يحددها المجتمع الدولي من خلال الموائيق و الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

ومن خلال واقعة النظري وممارسته العملية أصبح له قاعدة علمية يركز عليها هدفها التطوير ، وقد وضع ذلك الدكتور محمد بدر الدين زايد ^(٥) بقوله " أن علم المفاوضات الدولية يعتبر اعقد المجالات المرتبطة بالتفاعلات السياسية ، والتي تعتبر أكثر الظواهر التي تخضع للدراسة عبر الماضي والحاضر ، وربما في المستقبل سوف يتزايد الإقبال عليها من حيث أن المفاوضات ميدان شديد الخصوبة لأنها ترتبط بين العلم والممارسة ، وبالتالي سوف يصبح عبء ومسئولية على العلماء والباحثين أن يقدموا للممارسين أسس نظرية ومنهجية من أجل تطوير تلك الدراسات المستقبلية المرتبطة بموضوع المفاوضات " ^(٥) (بدر ٢٠٠٣) .

ويوضح الدكتور محمد بدر الدين بأن المجتمع الدولي يحتاج دائماً إلى الأداة التفاوضية نظر للكّم الهائل من العلاقات والتفاعلات بين الوحدات الدولية مثل المؤسسات والمنظمات الدولية والشركات العالمية متعددة الجنسيات ؛ ونظراً للعدد الضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات

التفاوضية التي تمارستها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد على المستوى الدولي وما يتسم به قدر كبير من هذه التفاعلات من تعدد وتنوع فني كبير على سبيل مثال : في المجالات الجرمية وما يحيط بها من تفاصيل فنية دقيقة لا يستطيع الساسة والديبلوماسيون التصدي لها بمفردهم أو موضوعات الملكية الفكرية المرتبطة بمجالات متعددة أو قضايا البيئة بتعقيداتها العلمية والفنية وبالإضافة إلى ذلك كافة المجالات الاقتصادية المتخصصة مثل : المجالات التجارية والصناعية والسياحية والخدمية بوجه عام^(١) (بدر ٢٠٠٣) .

واعتماداً على آراء خبراء العلاقات الدولية ، سوف نحاول الدراسة استكمال مسيرة السوسيولوجيا الاستراتيجية من أجل النهوض بإطار علمي جديد وهو الإطار النظري للمفاوضات المرتبط بمجالات متخصصة غير التي قصدها علم المفاوضات الدولية .

وهذا بناء ما نتطلع إليه خبراء العلاقات الدولية بأن المجتمع الدولي يضم في الوقت الراهن العدد الضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات التفاوضية التي تمارسها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد على المستوى الدولي في كافة المجالات المتخصصة وبالتالي فعلم المفاوضات الدولية سوف يعتبر النواة الأولى للنهوض بالإطار النظري للمفاوضات الذي يرتبط في الوقت الراهن بكافة المجالات المتخصصة غير العسكرية لأن السوسيولوجيا الاستراتيجية حينما بدأت في مراحلها الأولى ارتبطت بالبعد العسكري من أجل الوصول إلى حالة السلم في المجتمع الدولي .

فقد أصبح هناك مجال أكثر تخصص وهو السوسيولوجيا العسكرية^(٢) التي تختص بدراسة السلم والحرب والذي أصبح لها علاقة مباشرة بعلم المفاوضات الدولية المرتبط بتسوية المنازعات بين الدول خصوصاً التي

يرجع أساسها إلى الأبعاد السياسية والعسكرية والحربية أو شتى أنواع
المنازعات الدولية^(٧)

(انظر : الملحق رقم ٢-١).

بد علم المفاوضات الدولية نواه للإطار النظري للمفاوضات:

حينما تسعى الدراسة بان يصبح علم المفاوضات الدولية نواه لظهور
إطار نظري للمفاوضات فيرجع ذلك إلى تطلعات خبراء العلاقات الدولية
بضرورة وجود موضوع متخصص للمفاوضات في المجالات غير
العسكرية أو المرتبطة بالمنازعات الدولية حتى يستطيع أن يتناول
المجالات المتعددة التي تشعبت في المجتمع الدولي ذات الأبعاد الاقتصادية
والاجتماعية والبيئة وغيرها ، وقد حددت هذه التطلعات أن تطوير
موضوع المفاوضات يرتبط بالدراسات المستقبلية ، باعتبار أن علم
المفاوضات الدولية قد اختلف بتسوية المنازعات الدولية فهو يعتبر النواة
الأولى للنهوض بالإطار النظري للمفاوضات في المجالات المتخصصة
الذي سوف يختص بنطاق متسع المجال حتى يغطي كافة المجالات
المتخصصة الاقتصادية والاجتماعية والبحرية وغيرها وسوف يصبح له
علاقة بعلم الاجتماع نسبة إلى السوسيولوجيا الاستراتيجية التي أدت إلى
ظهور علم المفاوضات الدولية من قبل وسوف يرتبط أيضا بكافة العلوم
الاجتماعية عن طريق الميتاسوسيولوجيا^(٨) المرتبطة بالأفرع المعاصرة
لعلم الاجتماع حيث أن ميدان هذا الإطار النظري هو (علم الاجتماع) أما
الاتجاه الذي سوف يعتمد عليه هو (السوسيولوجيا الاستراتيجية) وعلاقتها
بالدراسات الاجتماعية والاستراتيجية أما مجال الدراسات المستقبلية فهو
يعتبر المدخل التخطيطي الذي يضع الأسس النظرية للإطار النظري
للمفاوضات في المجالات المتخصصة ، وسوف توضح الدراسة هذا
التشابه والتداخل على النحو التالي :

أولاً _ المستقبليات كمدخل تخطيطي للإطار النظري للمفاوضات:

قد أوضح الدكتور محمد على محمد^(١) أن الاهتمام بدراسة المستقبل يشغل طائفة كبيرة من العلماء والباحثين ومراكز البحوث ومنظماته من أجل محاولة وضع أسس نظرية حديثة تختص بالبحث في المستقبل لأمر قائمة ومرتبطة بظروف العصر التي تتمثل في تزايد معدلات التغير الاجتماعي ، وإن دراسات المستقبليات Futurology ترتبط بأغلب مجالات تطوير الدراسات المرتبطة بمختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعلمية ، وغيرها من المجالات المتخصصة . وقد وضع الدكتور محمد على أن المفكر الروسي أجور يتتجيف _ لا قد أشار أن التطوير هو نتيجة طبيعية لتطور فلسفة العلوم وتزايد تعدد المعرفة واقتنائها بثعب المجالات ، مما يؤدي إلى ظهور أسس جديدة للمجالات الجديدة والتي يجب أن يستفيد من المبادئ التي تقوم عليها النظرية الجدلية والمادية التاريخية^(٢) (على ١٩٩٠) .

ثانياً الطرق التخطيطية التكاملية لأسلوب الإطار النظري للمفاوضات:

_ الطريقة الأولى _ (طريقة التصنيف أو التتميط) وتهدف هذه الطريقة إلى كشف ، وتحديد أنماط للنظم الاجتماعية ، وتصنيف أشكال تنظيم الحياة الاجتماعية من خلال التفاعلات الاجتماعية ومعيار التكامل الاجتماعي في مختلف أنواع المجتمعات عن طريق تحديد مجتمع محدد لدراسته .

_ الطريقة الثانية _ (الطريقة الوظيفية) وهي تهدف إلى دراسة التنظيم الاجتماعي من خلال تناول أشكال المؤسسات والتنظيمات المختلفة ، والتي ترتبط بوظيفتين :

الأولى : وظيفة الحفاظ على النظام الاجتماعي.

الثانية : وظيفة الدفاع عن وحدة وتماسك بقاء المجتمع ، ومن بين الفوائد التي تقدمه هذه الطريقة أنها تساهم في كشف كافة العلاقات والتفاعلات الاجتماعية ذات الطابع التنظيمي ، وهذه الطريقة تقسم دراسة المؤسسات والتنظيمات إلى مجموعتين :

المجموعة الأولى : هي المؤسسات التي يحدد عملها القواعد والقوانين وهي التي تختص بفترة اجتماعية ذات طابع رسمي مثل المؤسسات التي يدخل في نطاق عملها الجوانب الاستراتيجية وتتسم بالطابع الرسمي في الدولة .

المجموعة الثانية : هي المؤسسات والتنظيمات التي تأخذ صفة التوصيات أو القرارات مثل المنظمات الدولية .

ـ الطريقة الثالثة _ (طريقة تحليل المصطلحات اللغوية) وقد ارتبطت بتحديد وتصنيف الظواهر الاجتماعية التي تظهر نتيجة للتفاعل الاجتماعي في ضوء النظام والتنظيم الاجتماعي .

ونجاء هذه الطريقة إلى دراسة وتحليل للمصطلحات والمفاهيم اللغوية المستخدمة في الحقل الاستراتيجي للكشف عن محتوى الفكر التفاوضي بمختلف مجالاته المتخصصة ، ولإظهار المبادئ المجردة التي توجد العناصر الأساسية في العلوم الاستراتيجية وعلاقتها بالمجتمع .

ـ الطريقة الرابعة _ (الطريقة البنائية) وهي ترتبط بدراسة الظاهرة الاجتماعية وعلاقتها بالأفراد والجماعات ، وتفسير المبادئ التي تكمن وراء الشكل الذي تتخذه ظاهرة اجتماعية معينة ، وتأثيرها على البناء الاجتماعي ، وتحديد الدور Role باعتباره عنصر في عملية التفاعل الاجتماعي من حيث مجموعة الواجبات المرتبطة بالشخص في أداء واجباته الوظيفية .

ـ الطريقة الخامسة : (الطريقة الدينامية) وتعمل هذه الطريقة على فهم ديناميكية البناء الاجتماعي والعلاقات التي تتشكل داخله ، وترتكز هذه الطريقة على التناقضات بين مختلف العلاقات الاجتماعية بأبعادها المختلفة وتعتبر مؤشرا هام في كشف وتحليل مختلف العلاقات والتفاعلات في مجتمع محدد .

ثالثا _ الفكر الاجتماعي الاستراتيجي وتعدد الإطار النظري للمفاوضات:

ولكي تحدد الدراسة موقف علم المفاوضات من الفكر الاجتماعي الاستراتيجي يجب أولاً التعرف على بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية حتى وصلت إلى مصطلح الدراسات الاستراتيجية ، وذلك على النحو التالي :-

١- بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية:

و يجدر في البداية إلقاء الضوء على المعنى العام لمصطلح استراتيجية فهذه الكلمة في حد ذاتها ظهرت عبر العصور التاريخية في مجال التفكير العسكري وفقاً لاختلاف وتطور الأساليب العسكرية من خلال الخطط المختلفة التي تبعت من القادة العسكريين عبر المراحل المختلفة من الحروب ، وقد اقترنت كلمة استراتيجية بعقيدة القائد في إدارة الحرب باعتبارها فن وإلهام في تحقيق الانتصارات خلال المعركة، ومن خلال البحث المتعمق لكلمة استراتيجية عبر المراحل التاريخية المختلفة لرواد الفكر العسكري اتضح أن هذه الكلمة قد ارتبطت بالفكر العسكري عبر الحضارة اليونانية فقد اشتقت كلمة استراتيجية من الكلمة اليونانية Strategos التي كانت تعني (فن قيادة القوات) ^(١) (الموسوعة العسكرية ١٩٨١) .

وقد ركزت الاستراتيجية على بناء القوة العسكرية فبدأت دراسة الحرب على أسس علمية وبدأت الاستفادة من العبريات السابقة في فنون القتال

وإعدادها بشكل يتناسب مع طبيعة العصر مع إضافة فنون جديدة تطابق المساحات المختلفة لإدارة المعارك ، ومن هنا بدأت الاستراتيجية تأخذ المظهر العلمي والتحليلي في المجال العسكري ومن أبرز التعريفات التي ظهرت في القرن التاسع عشر التعريف الذي تناوله الجنرال الألماني "كارل فون كلاوزفيتز"^(٩) الذي عرف الاستراتيجية بأنها " نظرية استخدام المعارك كوسيلة للوصول إلى هدف الحرب " ، وقد وضعت الموسوعة العسكرية تحليلاً لتعريف كلاوزفيتز للاستراتيجية بأنه كان يقصد أن الإستراتيجية هي النظرية التي تدار بها المعارك في صورتها العامة لتحقيق الهدف السياسي للحرب .

أما في القرن العشرين فقد نقد المفكر الاستراتيجي العسكري البريطاني "بازل ليدل هارت"^(١٠) تعريف كلاوزفيتز للاستراتيجية العسكرية لأنه أدخل الإستراتيجية في مجال السياسة ، وأنه بذلك التعريف يخلط بين الاستراتيجية العسكرية والإستراتيجية العليا للدولة وقد فضل ليدل هارت تعريف الإستراتيجية بأنها " فن توزيع واستخدام مختلف الوسائل العسكرية لتحقيق هدف السياسة " ، وبالتالي فإن ليدل هارت كان يعتقد أن الهدف من الاستراتيجية ليس البحث عن المعركة بل البحث عن وضع إستراتيجي ملائم ، وهذا الوضع وإن لم يؤد بنفسه إلى النصر فإنه يخلق ظروفاً ملائمة لمعركة يأتي بعدها النصر^(١١) (الموسوعة العسكرية ١٩٨١).

أما المفكر الاستراتيجي الفرنسي "أندريه بوفر"^(١٢) قد وضع الاستراتيجية بأنها فن حوار الإرادات التي تستخدم القوة لحل خلافاتها وبالتالي فإن "أندريه بوفر" كان يقصد أن هناك وسائل أخرى في ظروف معينة تؤدي إلى تحقيق هدف الاستراتيجية دون استخدام القوة العسكرية بصورة مباشرة ، وقد وضع المفكر الاستراتيجي العسكري المصري

زكريا حسين(*) أن "أندريه بوفر" قد وضع الاستراتيجية الشاملة على رأس تجمع هرمي من الاستراتيجيات الأخرى وإخضاعها للسياسة القومية التي تصنعها السلطة الحاكمة، علاوة على ربط الاستراتيجية الشاملة بالحرب الشاملة^(٢) مما يجعلها أقرب إلى المجال القومي حيث عرف بوفر الاستراتيجية الشاملة بأنها :- "الفن المنطقي لاستخدام القوى لتحقيق الإرادات"^(١١) (حسين ١٩٩٢).

وبعد أن تناولت الدراسة وجهات نظر الفكر الاستراتيجي العسكري الألماني والإنجليزي والفرنسي عن مفهوم الاستراتيجية فيمكن بعد ذلك أن تعرض وجهة نظر الفكر الاستراتيجي العسكري السوفييتي ممثلاً في فكر المارشال "فاسيلي داتيلوفيتش سوكلوفيتسكي" حينما أشار أن الاستراتيجية هي "نظام المعلومات العلمية عن القواعد القياسية للحرب كصراع مسلح يخدم مصالح طبقية معينة، وعلى أساس دراسة خبرة الحروب والموقف السياسي العسكري والإمكانات الاقتصادية والمعنوية للدولة والوسائل الجديدة للصراع المسلح ونظرات العدو المحتملة"، ويوضح بقوله :

أن الاستراتيجية ترتبط بالمعلومات التي تهتم بدراسة أحوال وطبيعة الحرب المقبلة، وفي الوقت نفسه هي ميدان النشاط العملي للقيادة السياسية العسكرية العليا والقيادة العسكرية العليا التي تهدف إلى فن تجهيز الدولة والقوات المسلحة للحرب وإدارة الصراع المسلح بأسلوب تخطيطي مناسب . أما الفكر الاستراتيجي العسكري الأمريكي فقد قدم تعريفاً للاستراتيجية بواسطة هيئة أركان حرب القوات المسلحة للولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٥٩ بأن الاستراتيجية هي "فن وعلم استخدام القوات المسلحة للدولة بغرض تحقيق أهداف السياسة القومية عن طريق القوة أو التهديد باستخدامها"^(١٢) (الموسوعة العسكرية ١٩٨١) .

ثم تناول المفكر الاستراتيجي العسكري المصري زكريا حسين تعريفاً للاستراتيجية القومية " بأنها المنهج الذي يرتبط بين سلوك الدولة ويوازن بين قدراتها المختلفة لتحقيق الهدف القومي وإن هذا المنهج تحدده الرئاسة العليا في الدولة التي تجمع بين السلطة السياسية والعسكرية في وقت السلم والحرب^(١٣) (حسين ١٩٩٢)

وبعد أن تناولت الدراسة عرض لوجهات النظر المختلفة لمفهوم الاستراتيجية منذ بدايات الانطلاقة الأولى لها حتى وقتنا المعاصر . فقد اتضح أن مفهوم الاستراتيجية اقترن بالسمة العسكرية فأغلب التعاريف التي انبثقت لتغطي هذا المفهوم اقترنت بالطابع الفكري العسكري.

ويرجع ذلك إلى الاقتناع منذ القدم بأن الاستراتيجية هي " فن قيادة القوات " ، ولكن من خلال السعي وراء التطور التاريخي لهذا المفهوم تم التوصل إلى مفهوم الاستراتيجية القومية والمرتبطة بكيفية تحقيق الهدف القومي، ومن سماتها أنها تجمع بين السلطة السياسية والعسكرية في وقت السلم والحرب ، ومن خلال هذا المفهوم بدأت تتداول مفاهيم الاستراتيجيات المتعددة مثل:

استراتيجية النقل والمواصلات ، والاستراتيجية البيئية والاستراتيجية الاقتصادية والاستراتيجية الاجتماعية وغيرها من الاستراتيجيات المتعددة المرتبطة بالسياسات المختلفة على مستوى الدولة أو على مستوى التنظيمات الإقليمية والدولية .

و يمكن للدراسة أن تضع تعريف محدد يتناسب مع الأوقات الراهنة عن مفهوم الاستراتيجية بوجه عام "بأنها المهارة في التخطيط الذي يهدف إلى محاولة تحقيق اقرب الأهداف التي يرنو إليها مجال من المجالات المتخصصة " .

أما بالنسبة لمصطلح الدراسات الاستراتيجية " فأنها الدراسات الأكثر شمولاً والأقرب صلة بالدراسات السياسية عن الدراسات الحربية والدفاعية لتناولها الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية وانعكاساتها على الأمن الدولي بكافة مستوياته الوطنية والإقليمية والعالمية ضمن إطار التفاعل بين المعطيات السياسية المتخصصة والمقدرة الحربية والنتائج الاقتصادية والاجتماعية ، ويعتبر أول من استخدم تعبير الدراسات الاستراتيجية هو المفكر الإنجليزي "الستير بوخان" مدير معهد الدراسات الاستراتيجية في لندن والذي أسس عام ١٩٥٨ ، ومنذ ذلك الحين قد شاع استخدام مصطلح الدراسات الاستراتيجية في أرجاء العالم^(١٤) (الموسوعة السياسية ١٩٨٥).

٢- علم الاجتماع وميدانه البحثي في علم التفاوض:

حينما أشارت الدراسة فيما قبل أن الإطار النظري المستقبلي للمفاوضات له ميدان بحثي متواجد وهو علم الاجتماع بأفرعه المعاصرة وارتباطهم بالأسس النظرية والمنهجية السوسيولوجية وعلاقتهم بعلم التفاوض ويمكن للدراسة أن توضح بعض الأفرع المعاصرة لعلم الاجتماع التي ترتبط بعلم التفاوض والتي تشتمل في اهتماماتها بالإطار النظري المستقبلي للمفاوضات وذلك فيما يلي :

علم الاجتماع القانوني Sociology of Law :

يهتم بدراسة القانون والنظم القانونية داخل السياق الاجتماعي حيث أن دراسة التفاوض تعتبر ذات مجال قانوني يرتبط بالمنظور الاجتماعي ، وهذه الصبغة البحثية قد تناولها فيما قبل اميل دور كايم^(١٥) من خلال تناوله للموضوعات القانونية وارتباطها بالتصنيف الاجتماعي.

أما ماكس فيبر فقد تعلم القانون والاقتصاد ، وسعى إلى ربط الأنساق الاجتماعية القانونية بجوانب أخرى في المجتمع : ومن ابرز الكتب له

والتي تم ترجمتها إلى اللغة الإنجليزية كتاب " الاقتصاد والمجتمع " والذي نشر عام ١٩٥٤ . وهناك إسهامات أخرى متعددة في هذا الموضوع أشهرها إسهام للعالم للنموسى ارليخ E.Ehrlich ومعالجته التي نشرت في الأصل عام ١٩١٣ ، والتي ترجمت إلى الإنجليزية عام ١٩٣٦ تحت عنوان " المبادئ الأساسية لعلم الاجتماع القانوني " ، وهناك إسهام آخر لجورج جيرفتش يتمثل في كتابة " علم الاجتماع القانوني " الصادر عام ١٩٤٢ ، ويرى كل من هؤلاء الكتاب أن القانون والأنساق القانونية جزء من المجتمع وهي كإنساق اجتماعية ترتبط بالنظم الاجتماعية الأخرى وتتغير معها ، وأن علم الاجتماع القانوني في حد ذاته مرتبط بالقانون ولكنه أوسع في مجاله من الدراسات القانونية .

لأنه يحاول إدراك علاقة أنساق القانون بالأنساق الاجتماعية الفرعية الأخرى كالاقتصاد على سبيل المثال .

واستمر الاهتمام بمجال علم الاجتماع القانوني لفترات زمنية مختلفة ، ومن أبرز الكتب التي اشترك في أعداده مجموعة من علماء الاجتماع والفقهاء معا كتاب يحمل عنوان " المجتمع والقانون : معاني جديدة لمهنة قديمة " ونشر عام ١٩٦٢ Society and law New Meanings For an old profession^(١٥) (الجوهري ١٩٩٩) .

وقد تناولت موسوعة علم الإنسان لـ شالوت سيمور سميث Charlotte Seymour Smith^(١٦) والتي نشرت في عام ١٩٩٢ خمسة أنواع من التفاوض Negotiation

ـ النوع الأول ـ من أنواع التفاوض وهو الوساطة Mediation وقد عرفت الوساطة " بأنها إحدى الميكانيزمات الهامة لحل الصراع أو تسوية النزاع وهي تختلف عن التحكيم وتتمثل الوساطة في تدخل طرف

ثالث فقط ليس طرف في النزاع ويكون له مكانة مساوية لأطراف النزاع من أجل تسوية هذا النزاع".

ـ النوع الثاني ـ التحكيم Arbitration " وهو أسلوب لتسوية النزاع يتميز بتدخل طرف ثالث أو أكثر بين الطرفين المتنازعين لتسوية النزاع بينهم " وان هذا التخصص له ارتباط بالمجال الاجتماعي القانوني^(١٦) (سميور ١٩٩٨).

ـ النوع الثالث ـ من التفاوض وهو الوسيط Middleman وقد أشارت الموسوعة أن هذا المصطلح يستخدم في المجال الاقتصادي والمصطلح الشائع له هو الوسيط المحايد أو الميسر^(١٧) (شالوت سميور ١٩٩٨).

ـ النوع الرابع ـ التوفيق Conciliation، ومنها على سبيل المثال حينما يحدث التوفيق داخل المؤسسات أو التنظيمات المختلفة ، حول توزيع القوة ودوار القيادة داخل المؤسسة أو الهيكلية التنظيمية ومحاولة التقارب بين آرائهم من أجل بلورة تعريفات مشتركة لكل دور من أدوار القيادة حتى يكون هناك نوع من أنواع المصالحة التي تؤدي إلى إزالة الخلافات أو المنازعات الوظيفية المرتبطة بالحقوق . أما ـ النوع الخامس ـ التحقيق Inquiry . وارتبط بنوعين أساسيين من التفاوض هما:

ـ النوع الأول ـ نقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة . أما ـ النوع الثاني ـ ويرتبط بالمجالات الاقتصادية وهو دراسات الجدوى للمشروعات المختلفة ، والذي يطلق عليه التحقيق الاستطلاعي أو الاستعلامي لموضوع اقتصادي معين قبل الشروع فيه^(١٨) (سميور ١٩٩٨).

و أن مصطلح المفاوضة أو المفاوضات Parley قد يستخدم بمعنيين مختلفين ولكنهما مرتبطين ببعضهما البعض

فالعنى الأول (التقليدي) :

يشير إلى تحديد لنمط من عملية تسوية النزاع التي يحاول فيها الأطراف المتنازعة مباشرة إيجاد حل يقبله الطرفان أو كل الأطراف .

أما المعنى الثاني المستقبلي:

والذي تسعى إليه الدراسة وهو تناول المفاوضات في كافة التفاعلات الاجتماعية بما في ذلك تلك التفاعلات التي لا تتضمن صراعاً أو نزاعاً صريحاً ، وإنما يحاول طرفيها أو أطرافها الوصول إلى تحقيق الاتفاق بين مواقفهم المبدئية المتعارضة وفي ضوء المعنيين قد يحدث التفاوض بإحدى أنواعه المتعددة مثل : (الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحكيق) .

علم الاجتماع الاقتصادي Sociology of Economics:

يهتم بكل الظواهر الاجتماعية المرتبطة بنشاط اقتصادي أي كان تخصصه صناعي أو تجاري أو سياحي وغيرهم باعتبار أن الظواهر الاقتصادية تعتبر وقائع اجتماعية لكونها تتطوي على نتائج تمس مختلف التنظيمات أو المجموعات أو بعضاً منها ؛ وحيث أن التفاوض يولي اهتمام خاص بالمجالات الاقتصادية المتخصصة .

و علم الاجتماع الاقتصادي يركز على عدد من محاور الاهتمام مثل دراسة الإنتاج والتوزيع والتسويق والتبادل التجاري من منظور مقارن من خلال المجالات الاقتصادية القومية والإقليمية والعالمية وتأثيرها على المجتمعات المختلفة ، وبالتالي تعتبر دراسات التفاوض في أحد أبعادها ضمن اهتمامات علم الاجتماع الاقتصادي ^(١٩) (الموسوعة السياسية ١٩٨٦) .

- علم اجتماع المهن Sociology of Occupation:

حيث أن التفاوض يرتبط بالمهن المتعددة ، على سبيل المثال :

في مجال النقل البحري قد يعتمد على فئتين :

- الفئة الأولى - هي فئة العاملين بالقطاعات المختلفة بمجال النقل البحري .

والفئة الثانية - المتعاملين أو المستفيدين من مجال النقل البحري في مختلف الأنشطة ، وترتبط الفئتين بمجموعات مختلفة من المهن المتعددة ذات الارتباط بالمجالات الاقتصادية المتعددة والمنخصصة .

فقد وصف علماء الاجتماع المهنة " بأنها أكبر من أن تكون وسيلة للكسب من أجل العيش فهي تخدم أغراضاً ووظائف أخرى فهي بالنسبة للكثيرين وسيلة لتربط العنصر البشري بعضهم لبعض في المجتمع ، وهي الأداة التي من خلالها يحقق الإنسان ذاته ، وهي أيضاً التي تمنحه مبدأ التعاون مع الآخرين " ؛ والمهنة فضلاً عن ذلك من أبرز العوامل المحددة للمستويات الاجتماعية والاقتصادية أن لم تكن هي الوحيدة في هذا الصدد ، ويرجع ذلك إلى أهمية المهنة في حياة الإنسان . فالمهنة كما كشفت عنها بحوث ودراسات عديدة تحدد مجال عمل الفرد^(٢٠) .

(قاموس علم الاجتماع ١٩٩٥) .

وقد ركزت الأبحاث والدراسات في علم اجتماع المهن على موضوعات مختلفة منها تنوع الوظائف والعلاقة بين الشخصية والمهنة والعلاقات بين الأشخاص أثناء العمل ، وتوزيع أدوار القيادة في المهنة وهناك عدة كتب في هذا المجال منها " الإنسان والعمل والمجتمع" ونشر عام ١٩٦٢ ، والذي اشترك في تحريره سيجموند نوسو Sigmund Nosow مع وليم فورم William Form .

كما أن هناك كتاب لإدوارد جروس Edward Gross الذي يحمل عنوان " العمل والمجتمع " ونشر عام ١٩٥٨ ، وكذلك كتاب تيودور كابلو Theodore Caplow تحت عنوان " علم اجتماع العمل " The Sociology of work والذي نشر عام ١٩٥٤^(٢١) (الجوهري ١٩٩٩) . وفي عام ١٩٨٤ قدم كل من جورج فريمان وبيار نافيل كتاب تحت عنوان " رسالة في سوسيولوجيا العمل " تناول هذا الكتاب الإيجابيات في تكامل المهن المختلفة داخل المجتمع وانعكاسها على المجالات المختلفة في الحياة الاجتماعية ودورها في تطور العمل داخل المجتمع^(٢٢) (فريمان ١٩٨٥).

علم الاجتماع العالمي Global Sociology:

يطلق عليه مسمى آخر هو علم اجتماع ما بعد المجتمعات Sociology Beyond Societies حيث أن التفاوض يرتبط في بعض صورته بالانطاقات العالمية ، وعلى سبيل المثال : في مجال النقل البحري الذي يعتبر بمثابة مجال اقتصادي عالمي يرتبط بالتفاوض في جميع تخصصاته.

فعلم الاجتماع العالمي يتبنى مفهوم التفكير الكوني باعتبار أن العالم اليوم أصبح قرية اقتصادية ؛ وإن هذا المفهوم يرتبط بالموجة الثالثة التي يمر بها العالم اليوم ، وكانت بدايات هذا التفكير منذ عام ١٩٨٠ .

حيث تطلع العلماء والمفكرين إلى وجود موجة ثالثة سوف يمر بها العالم وإن الجنس البشري قد مر حتى الآن بموجتين عظيمتين من التغير Undergone Two great Waves of Change ، وكل واحدة من تلك الموجتين تؤدي إلى إزالة الثقافات والحضارات السابقة بشكل كبير ، وتستبدل الحياة بأساليب وطرق الذين جاءوا من قبل بأساليب لا يصدقها عقل

ـ فالموجة الأولى ـ في التغير The First Wave of Change كانت بمثابة الثورة الزراعية The Agricultural Revolution التي استغرقت آلاف السنوات .

أما الموجة الثانية فكانت نهوض الحضارة الصناعية The Rise of industrial Civilization واستغرقت الثلاثمائة عام حتى عام ١٩٨٠ ، ومنذ ذلك العام كانت الاحتمالات بأن يصبح هناك

موجة ثالثة سنوف تتخطى التوقيت الزمني للتاريخ السابق للموجتين السابقتين بمعنى أن الموجة الثالثة لا تتعدى في نهوضها إلا بضعة عقود زمنية ، ومن أبرز الدراسات التي تناولت هذا الاتجاه دراسة "توفلير Toffler" وكانت بعنوان " الموجة الثالثة القادمة" وهذه الدراسة نشرت في عام ١٩٨٠ ، وقد أشارت هذه الدراسة بأن هناك موجة ثالثة سوف يطلق عليها الثورة الاجتماعية الحضارية The Societal Revolution أو ما تم تسميتها في الوقت الراهن بثورة المعلومات The Information Revolution باعتبار أن هذا المصطلح يستعمل لوصف انتقال المجتمع إلى مجال اقتصادي أساسه المعرفة^(٢٣) (Alvin 1980) .

ثم ظهرت دراسات أخرى تؤيد هذا الاتجاه بعد فترات زمنية ، ومن أبرز هذه الدراسات الدراسة التي قدمها بيتر دروك Peter Druck ونشرت عام ١٩٩٣ تحت عنوان " ما بعد المجتمع الرأسمالي - Post-Capitalist Society .

فقد أشارت تلك الدراسة أن هذا العصر يطلق عليه عصر المعلوماتية المرتبط بمجتمع المعلومات ، والذي يتحدد بقوة العمل من خلال المجموعات القيادية التي تعتمد على المعرفة ، وإن المعرفة والمعلومات هما النقطة الحاسمة في المجتمع ما بعد الصناعي^(٢٤) (Druck-1993)

ثم ظهرت دراسة أخرى في بريطانيا عام ١٩٩٩ قام بها عالم الاجتماع البريطاني جون أوري John Urry تحت عنوان " علم اجتماع ما بعد المجتمعات " Sociology Beyond Societies وأطلق عنوان فرعي تحت مسمى علم الاجتماع العالمي وقد ركزت هذه الدراسة على مبدأ التعاون الدولي من خلال العولمة الاقتصادية Economic Globalization ، وكيفية تميز الأمم والأفراد لمصالحهم لأن التفاعل الاجتماعي العالمي أصبح غير مرتبط بمواقع جغرافية محدده أو بثقافات وطنية ذات طابع خاص ، ويرى "جون أوري" أن التعاون الدولي في المجال الاقتصادي يمكن أن يحدث من خلال الأفراد فهو عامل أساسي لنمو الاقتصاد العالمي وازدهار الدول وحتى يحدث هذا التعاون لابد من وجود وسائل مساعده تعمل على تسهيل حركة التجارة الدولية وإزالة المسافات بين المستويات العالمية وتعميق صلات للتعامل بين الشعوب (٢٥)

(Urry1999).

__ علم النفس الاجتماعي Social Psychology:

أما تنمية مهارات التفاوض فهي ترتبط بفرع معاصر آخر لعلم الاجتماع وهو علم النفس الاجتماعي Social Psychology باعتبار أن هذا الفرع من علم الاجتماع يتناول دراسة السلوك الفردي وتفسيره في حدود العوامل الاجتماعية .

بمعنى انه يهتم بدراسة الفرد كوحدة في جماعة اجتماعية ، وفي نفس الوقت يهتم بتحليل السلوك الفردي في ضوء المركز والأدوار في الجماعة أو المجتمع .

ويركز أيضا هذا العلم على دراسة نماذج علاقات الفرد في جماعته الاجتماعية من خلال عمليات التفاعل ورصد ردود الأفعال الواجب

توافقها والمرتبطة بالفعل ورد الفعل المقابل من خلال العلاقات المتبادلة بين الأشخاص ، وتم هذه العملية من خلال ثلاثة اتجاهات نظرية أساسية :

ـ الاتجاه الأول ـ وهو "دافعية الفرد" ، وهو تفاعله مع العالم الاجتماعي الخاص به .

أما ـ الاتجاه الثاني ـ "الاتجاه السلوكي" وهو سلوكيات الفرد في طريقة إشباع احتياجاته .

ـ الاتجاه الثالث ـ " التفاعل والاتصال " ويرتبط بالتفاعل الاجتماعي والاتصال بين الأفراد بعضهم البعض في المجتمع ، ويتحدد نتيجة هذا الاتصال والتفاعل تشكيل السلوك والاتجاهات التي تؤدي إلى نتائج إيجابية أو سلبية^(٢٦) (قاموس علم الاجتماع ١٩٩٥).

وتتمية مهارات التفاوض ترتبط بعلم النفس الاجتماعي من خلال التوافق Adjustment وهو مصطلح يستخدم للإشارة إلى العملية التي من خلالها يكون الفرد علاقة منسجمة وصحية مع بيئته الاجتماعية حيث أن التوافق هو عملية من التكيف الاجتماعي يقتضي من الشخص حين يواجه مشكلة أو صراعاً أن يغير اتجاهاته ليوثم الجماعة التي يعيش في كنفها . فقد أشار أحد المفكرين وهو ابراهام فلكسندر Abraham flexner في كتابه مدرسة ومجتمع School and Society والذي نشر عام ١٩١٥ أن عمليات التوافق ترتبط دائماً بمسؤولية الفرد وتطبيقه العملي للأسلوب الفكري واتجاهاته نحو التنظيم الذاتي لشخصيته والحافز المتزايد نحو خدمة الآخرين^(٢٧) (الجوهري ١٩٩٩) .

بينما أشار مفكر آخر وهو موريس كوجان Morris Cogan في مقالة علمية نشرت لإصدارات جامعة هارفارد عام ١٩٥٣ أن عمليات التوافق

هي بمثابة حرفة Vocation يعتمد ممارستها على البناء النظري لجزء معين من المعرفة أو العلم ، كما يعتمد على القدرات الذاتية المصاحبة لهذا الفهم والتي يستخدمها الإنسان في شئونه العملية الحيوية والمهنية ، وتعتبر ذات التزامات أخلاقية في جانبها الأول ، وترتبط هذه الالتزامات بتقديم الخدمة لغيره ، وتتطلب هذه النوعية من الحرف إلى مهارات تدريبية وتعلّيمية أكاديميا من أجل احتراف هذه النوعية من الحرف التي تساعد على تسوية أو فض أي نوع من أنواع الصراعات أو الاختلافات بين الآخرين^(٢٨) (الجوهري ١٩٩٩).

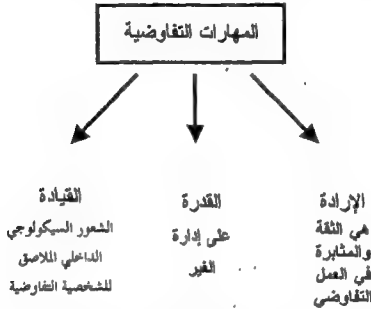
وقد أشارت بعض الدراسات التي نشرت خلال مرحلة الستينيات أن تنمية المهارات التفاوضية المرتبطة بعلم النفس الاجتماعي ترتبط بالإرادة والقيادة التي يدعمها العقل لبلوغ الهدف.

وهذه الإرادة هي اتجاه قولمه الثقة والمثابرة في العمل التفاوضي من خلال روح الفريق الذي يؤدي إلى الانضمام الاجتماعي لأن التوصل إلى اتفاق من خلال العمليات التفاوضية ينتج عنه ارتفاع للروح المعنوية لكافة الأطراف وان لم يتحقق هذا الاتفاق ينشأ نتيجة لذلك تزايد نسبة الصراع والخلاف بين الأفراد أو الجماعات .

ومع ذلك أن القدرة على إنهاء الصراع ينتج عنها قيمة إيجابية ويتوقف ذلك على درجة إيجابية الأفراد لقبول مهارات القائم بإنهاء النزاع بينهم والذي يؤدي بدوره إلى ارتفاع الروح المعنوية للفريق بأكمله .

أما القيادة فلا تعني القيادة كأعلى درجة في أي تنظيم هرمي بل يقصد بالقيادة في العمل التفاوضي أي الشعور السيكولوجي الداخلي الملائق لشخصية القائم بالعمل التفاوضي الذي يتطلب إلى الحكمة في التصرف والحق في التسوية من أجل الوصول إلى اتفاق^(٢٩) (مخيمر ١٩٦٠) .

وعلى الرغم أن الإرادة والقيادة هم بمثابة عنصرين أساسيين في العمل التفاوضي إلا أن القدرة أيضا تعتبر كعنصر هام في هذا المجال ، وتعتبر كعنصر وبسيط بين الإرادة والقيادة والتي ترتبط بالعمل التفاوضي وبالتحديد القدرة على إدارة الغير ، ويتضح ذلك في الشكل الآتي :



الشكل (١-٢) شكل يوضح وسطيّة القدرة بين الإرادة والقيادة في المهارات التفاوضية^(٢٠) (سليمان ٢٠٠٥)

والقدرة على إدارة الغير تكون بصورة فعالة يتم النظر إلى الأشخاص المتفاوض من أجلهم باعتبارهم قيم إنسانية . فالمهارات التفاوضية تتطلب الابتعاد عن العدائية للأفراد المتفاوض من أجلهم بمعنى الابتعاد عن الإكراه أو فرض حل جاهز عليهم يجعلهم في وضع يشعرون به أنهم في حاله من الإحباط أو الإكراه ، ولكن المهارات في التفاوض تتطلب المرونة تجاه الواقع الملموس ، ومعالجة المواقف باحترام لكل الأطراف التي تكون طرف في الاختلاف أو النزاع . فهذه المهارات تساعد على وجود أجواء ملائمة لكيفية إدارة الغير بصورة فعالة وتحقيق النتائج الإيجابية^(٢١) (مخير ١٩٦٥).

٢.٢ موقف الإطار النظري للمفاوضات من التفاوض:

أ- الاختلافات الفكرية في تناول التفاوض:

أن مصطلح التفاوض العام مصطلح غير متواجد من قبل في اغلب الدراسات والبحوث التي تناولت علم التفاوض .

فمصطلح التفاوض العام هو مصطلح تقترحه الدراسة لأنه يعبر عن مفهوم شمولي يتم تناوله في المجالات العملية ، ويرجع غياب ذلك المصطلح عن الساحة البحثية لأن كل باحث أو مفكر قد تناول دراسات موضوع التفاوض من قبل من وجهة نظر متخصصة دون المساس بجوهر التفاوض كعلم له أركان واتجاهات متخصصة .

وهذه الرؤية ترجع أن كل باحث أو مفكر يختلف في تخصصه عن الآخر بمعنى أن المفكر أو الباحث السياسي قد تناول التفاوض من منظور المفاوضات الدولية التي ترتبط بشوية المنازعات الدولية وهي نظرة تفاوضية تقليدية ارتبطت دائما بالنطاق العالمي .

أما الباحث السياسي المتخصص في الدراسات السياسية والاستراتيجية على المستوى القومي فيتناول التفاوض من خلال تحليلات تفاوضية مرتبطة بالسياسات القومية والمجالس النيابية التي تتفاوض من أجل مصلحة الوطن ، وحينما يتناول الباحث النفسي موضوع التفاوض فيتناوله من وجهة نظر سيكولوجية نفسية تهدف إلى تقويم مهارات التفاوض .

أما الباحث القانوني فيتناول التفاوض من خلال التحكيم ، و الباحث الاقتصادي يتناول التفاوض من خلال الاتجاهات الاقتصادية المختلفة ، ولكن هؤلاء جميعا على الرغم من التراث البحثي القيم والجهد المبذول في موضوعات التفاوض المختلفة ، لم يضعوا هيكلياً علمية ثابتة ذات

معالم واضحة لهذا العلم المعاصر الذي يتناوله كل باحث في مجال تخصصه ؛ وحينما نقتراح الدراسة مصطلح التفاوض العام سوف ترتبط بهيكلية ذات أركان واضحة المعالم حتى يسير عليها الباحثين والمتخصصين في المجالات المتخصصة لتصبح اتجاهات بحثية ذات ثوابت نظرية وعملية لأن كل باحث قد تناول كل تصنيف من تصنيفات التفاوض معتمد على التصنيفات التي وردت في المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة بشأن حل المنازعات حلاً سلمياً .

وقد تناول الباحثين كل من هذه التصنيفات التي وردت في الميثاق وهي (المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية) ، فكانت هذه التصنيفات هي بمثابة نقطة انطلاق لجذب الباحثين والمفكرين لتناول علم التفاوض .

حيث قدم كل باحث تصنيف قد يتوافق مع تخصصه ، وهناك من الباحثين تناولوا علم التفاوض كأسلوب لتعلم المهارات التي تساعد في احترام كل تصنيف من التصنيفات السابقة التي نص عليها ميثاق الأمم المتحدة .

تحت مسمى مهارات التفاوض كوسيلة لتعلم العملية التفاوضية بوجه عام دون التركيز على تصنيف محدد من التصنيفات السابق تناولها ولهذا السبب سوف تحاول الدراسة تقديم الجديد عن طريق تقنين التفاوض بأسلوب اجتماعي استراتيجي من خلال هيكلية مقترحة وذلك على النحو التالي :

بد الفرق بين التصنيف العالي للتفاوض وهيكليته المقترحة:

سوف تعتمد الدراسة على ترتيب هيكلي جديد للتفاوض وهو (الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق) وهذا الترتيب الهيكلي يختلف في بعض أجزاء له مع التصنيف الحالي الذي تناوله ميثاق الأمم المتحدة والاختلاف أن ميثاق الأمم المتحدة قد جعل المفاوضات إحدى أفرع التصنيف وتجاهلت الوسيط .

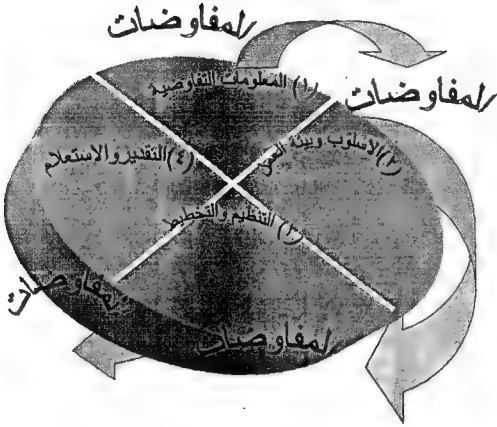
أما الترتيب الهيكلي الجديد الذي تقترحه الدراسة بأن الوسيط يعتبر ركن أساسي من الهيكلية ، وتصبح المفاوضات أو المفاوضات خارج الترتيب الهيكلي المقترح لأنها تعتبر الإطار النظري المرتبط بلغة الحوار الذي من خلاله يمكن التوصل إلى ركن من أركان التفاوض . والواقع أن كلمة تصنيف والمرتبطة بتصنيفات الأمم المتحدة أصبحت لا تتفق في شكلها العام مع الهيكلية الجديدة المقترحة للمصطلح الجديد وهو التفاوض العام ، وإنما يقترح أيضا أن يطلق على هذه التصنيفات مسمى أركان لان هذا المسمى الجديد يعطي للتفاوض العام سمة الهيكلية .

وقد استفادت الدراسة من ميثاق الأمم المتحدة المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس بأن حل المنازعات حلاً سلمياً يرتبط بالسلم والأمن معاً ، وذلك حينما أشارت تلك الفقرة " بأنه يجب على أطراف أي نزاع من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم والأمن الدولي للخطر أن يلتزموا حله بدائ ذي بدء بطريقة المفاوضات والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية أو يلجأوا إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها الاختيار" (٣١) (ميثاق الأمم المتحدة ١٩٤٥) .

أما الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام سوف تعتمد على المفاوضات كإطار نظري للغة الحوار في المجالات المتخصصة وهذا ما تتطلب إليه خبراء العلاقات الدولية وسوف ترتبط أيضا بخمسة أركان أساسية ، و(أداة مساعده) لتصبح هذه الهيكلية بمثابة معالم تخدم المجتمع بأسلوب منظم في كافة بناءاته أو في شتى المجالات المتخصصة على كافة المستويات والنطاقات المحلية والوطنية والإقليمية والعالمية . ولذا فيرى الباحث أن المفاوضة ليست ركنا من أركان حل المنازعات سلميا وإنما المفاوضة هي إطار نظري للغة الحوار التي تعتمد على خمسة أركان أساسية هي (الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق) .

٢.٢ المفاوضات باعتبارها إطارا للغة الحوار التفاوضي:

باعتبار أن دور المفاوضات هو الأساسي لموضوع الدراسة ، وبناء على الهيكلية المقترحة للتفاوض العام فقد اتضح أن المفاوضات يجب أن تكون بمثابة إطار نظري للغة الحوار التفاوضي بوجه عام ، والتي يمكن أن يصبح لها دور رئيسي في المجالات المتخصصة غير العسكرية بناء على ما تتطلب إليه خبراء العلاقات الدولية^(٥) ، وهذا يعنى أن الدراسة سوف تتطرق إلى موضع في غاية التعقيد البحثي لان المفاوضات الدولية المرتبطة بتسوية المنازعات على النطاق العالمي لها مجال محدد واصبح معروف لدى خبراء العلاقات الدولية . أما الإطار النظري للمفاوضات ، والذي يرتبط بالمجالات المتخصصة يعتبر غاية في الصعوبة لانه يرتبط بمجالات متشعبة ، وسوف يحاول الباحث أن يظهر الإطار النظري للمفاوضات من خلال إطار تصوري عبارة عن حلقة مغلقة مقسمة إلى أربعة شرائح منتظمة كما في الشكل الآتي :-



الشكل (٢-٣) الإطار النظري التصوري للمفاوضات في المجالات
المتخصصة^(٣٤) (سليمان ٢٠٠٥)

يتضح من الشكل التصوري السابق أن المفاوضات بحلقة مستديرة مقسمة إلى أربع شرائح ، يمكن أن يطلق.

يمثل الشكل التصوري السابق أن المفاوضات ترتبط بحلقة مستديرة مقسمة إلى أربع شرائح عليها حلقة دورة المفاوضات ، التي تعتبر بمثابة الإطار النظري للغة الحوار التفاوضي ، وسوف نتناول الدراسة الشرائح الأربعة على النحو التالي :-

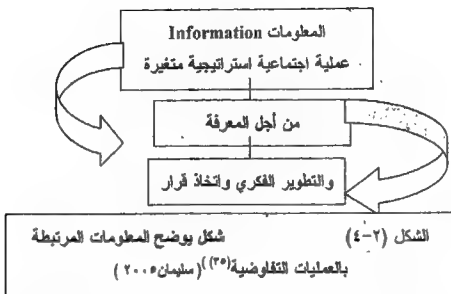
١- (الشريحة الأولى) :المعلومات التفاوضية:

تعتبر المعلومات أولى شرائح المفاوضات ، ومن وجهة نظر الباحث ترتبط المعلومات بوسائل ومصطلحات ومفاهيم ، سوف يتم توضيحها من خلال شرائح حلقة دورة المفاوضات ، وذلك على النحو التالي :-

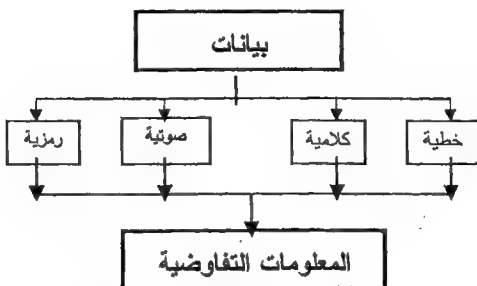
أولاً- الوسائل الأساسية للمعلومات التفاوضية ولغة الحوار:

أن المعلومات Information هي بمثابة عملية تتغير بشكل مستمر وترتبط بشكل أساسي بالاتصال واللغة التي تتبلور مع المعلومة . بمعنى أن اللغة Language هي مصطلح يشير إلى نظام التواصل اللفظي والرمزي الطبيعي والمصنوع ، الذي يستخدم في عملية الاتصال ؛ وبالتالي فاللغة ترتبط بالمعنى واللهجة لأنها تعني مجموعة من القواعد ، وأشكال التلفظ الممكنة التي تخضع لهذه القواعد وترتبط المعلومات بعلم الاجتماع من خلال الاتصال Communication وهو الطريقة التي يمكن من خلالها إيصال أو بث فكرة أو رأي تأخذ شكل نظام التواصل اللفظي والرمزي بمختلف أشكاله للوصول إلى الأفراد أو التنظيمات عن طريق الاتصال المباشر Direct Communication ، والذي يتم بين الأفراد دون الاستعانة بأية أداة من الأدوات التي تسهل عملية الاتصال ، وهى تبادل المعلومات في الاتجاهين بين المرسل والمستقبل ، أو عن طريق الاتصال غير المباشر Indirect Communication الذي يستخدم فيه وسائل الاتصال بين المرسل والمستقبل .

ومعنى ذلك أن المعلومات ليست بمثابة " ظاهرة " ، وإنما هي بمثابة " عملية اجتماعية استراتيجية " ويمكن للدراسة أن تعرف المعلومات المرتبطة بالعمليات التفاوضية " بأنها عملية اجتماعية استراتيجية متغيرة مرتبطة بالموضوع التفاوضي من أجل المعرفة فهي جوهر التطوير الفكري الذي يساعد على اتخاذ القرار المرتبط ببلورة العملية التفاوضية محل الاهتمام "



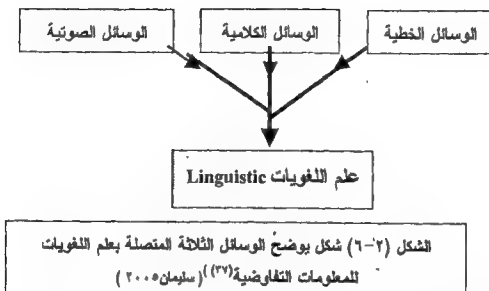
وبالتالي فالتغير هو السمة الأساسية المرتبطة بالعملية الاجتماعية الاستراتيجية لطبيعة المعرفة والتي يطلق عليها " مفهوم المعلومات التفاوضية " ، وهذا يعني أن هناك بيانات قد تحولت إلى معلومات وقد أصبحت أساس للتفاعل الاجتماعي الذي يشكل جوهر الاتصال في العملية الاجتماعية الاستراتيجية ، وتنتزع تلك البيانات إلى أربع وسائل أساسية حتى تتحول إلى معلومات تفاوضية ، و يمكن للباحث أن يوضحها على النحو التالي :-



الشكل (٥-٢) شكل يوضح الوسائل الأساسية للمعلومات التفاوضية^(٣١)
(سليمان ٢٠٠٥)

ويتضح من الشكل (٥-٢) أن هناك أربع وسائل رئيسية مرتبطة بجوهر الاتصال في العملية الاجتماعية الاستراتيجية للمعلومات التفاوضية ، وترتبط ثلاث وسائل منهم:

الخطية والكلامية والصوتية بعلم اللغويات وهو العلم الذي يتخذ اللغة موضوعاً لدراسته كنسق مستقل ومتطور حيث يدرس طبيعة اللغة في ذاتها وأصواتها الملفوظة Phonology ، وأصواتها المسموعة Phonetics ، وابنيتهما Structure ، وقواعدها syntax والمستويات اللغوية التي يتم بها التعبير عن المجالات المختلفة للاتصال في العمليات التفاوضية المتنوعة .



الوسائل الخطية :

وترتبط الوسائل الخطية بالكتابة Writing ، وهي التكوين المنظور لأية لغة من اللغات وترتبط الكتابة بمجموعة الكلمات Vocabulary وهي التي تصف الأشياء والعلاقات والأفكار والقيم التي تتصل بموضوع ما ومجموعة الكلمات التي يستخدمها الفرد تعبير عن إيضاح البيانات . فالوسائل الخطية ترتبط بالكلمة المكتوبة ، وهي أصغر وحدة في اللغة يمكن من خلالها نقل معنى خاص بمفردها وقد تكون مصطلح أو مفهوم يدل على معنى معين^(٣٨) (بدوي ١٩٨٥).

الوسائل الكلامية :

أما الوسائل الكلامية فترتبط بالكلام Speech وهو عملية ربط مضمونات الفكر الإنساني بأصوات ينتجها النطق ويعتبر ذا دلالات إصلاحية في البيئة الاجتماعية التي تجرى فيها هذه العملية والأصل في اللغة أن تكون كلاماً ومشافهة^(٣٩) (بدوي ١٩٨٥).

الوسائل الصوتية :

وترتبط هذه النوعية من الوسائل بالمؤثرات الصوتية التي يتم مزجها مع الحوار فتعتبر كطبيعة صوتية مميزة بالإضافة إلى اللهجة Dialect كوسيلة صوتية للبيانات ، وهي ضرب من اللغة الإقليمية تتميز بصور ألفاظها وقواعدها ونطقها عن ضروب اللغات الإقليمية الأخرى ، وتكون جميعها لغة عامة واحدة^(٤٠)

(بدوي ١٩٨٥) .

وترتبط المعلومات التفاوضية بالثلاث وسائل السابقة بعلم الاجتماع عن طريق علم اجتماع اللغويات أو علم اللغويات الاجتماعية " وهو علم يهتم بالميدان الذي يتضمن نظريات التفاعل الاجتماعي التي تفسر كيفية تأسيس الواقع الاجتماعي ونقله إلى الآخرين من خلال هذا السلوك الاتصالي " ، ولهذا السبب أطلق على هذا العلم " علم نقل كلام الشخص للمعلومات " وهو الذي يدخل في نطاق اهتماماته دراسة العلاقات بين علم اللغة وعلم الاجتماع أي بين اللغة والعلاقات الاجتماعية ، ويتضمن تأثير السياق الاجتماعي على بناءات اللغة واستخدامها ، وتأثير اللغة على أنماط العلاقات الاجتماعية بين الأفراد^(٤١) (سميور ١٩٩٨)

فالمعلومات التفاوضية ترتبط بكافة المجالات المتخصصة في اشد تعقيدها ، وفي أبسط أشكالها . بمعنى أن المعلومات تدخل في مختلف التفاعلات الاجتماعية . فهي تعتبر بوجه عام مدخلا إلى المعرفة الإنسانية تقوم على محاولة تطوير مبادئ عامة ، وهي في نفس الوقت تعتبر أساس للمعرفة التي لا يمكن التوصل إليها إلا عن طريق كل ما نختبره بالحواس . فطبي سبيل المثال : نجد اللغة تعني مجموعة من القواعد وأشكال التلفظ الممكنة التي تخضع لهذه القواعد . أما الكلام فيعني مجموعة أشكال التلفظ أو السلوك اللغوي التي يمكن ملاحظتها فعلا .

وترتبط أيضا المعلومات التفاوضية بوسيلة رابعة تختلف عن الثلاثة وسائل السابقة ، ويمكن للدراسة أن تتناول هذه الوسيلة على النحو التالي :-

الوسيلة الرمزية :

والوسيلة الرمزية هي التي ترتبط بالرمز Symbol الذي يختلف اختلاف كلي عن الرمزية Symbolism فهي بمثابة اتجاه أدبي ، أما الرمز هو موضوع أو تعبير أو نشاط استجابي يشير إلى فكرة أو ميزة أو إشارة مجردة ، لكي يحل محلها ويصبح بديلا ممثلا لها ؛ والرمز يعتبر أيضا بمثابة علامة اصطلاحية تستخدم استخداماً مضطرباً لتمثيل مجموعة من الأشياء أو نوعاً من أنواع العلاقات ، وهناك أنواع متعددة من الرموز مثل :

رموز المتابع Discursive Symbols وهي تشير إلى المعاني المنقولة باللغة اللفظية التي تفهم بتتابع وتوالي الرموز اللفظية فيفهم معنى الجملة بقراءة كلماتها كلمة كلمة و بترتيب كتابتها أو نطقها ؛ وهناك أيضا رموز العرض Presentational Symbols وهي المعاني المنقولة بوسيلة غير لفظية كالصور التي تفهم عند عرضها كدفعة واحدة حتى يتم إدراكها والتحقق من المعاني التي تقصدها ويوجد أنواع أخرى من الرموز ترتبط بالخرائط التي تشير إلى بيانات مرتبطة بالمعلومات التفاوضية باعتبارها الوسيلة الممكنة كحافضة مستندات تفاوضية .

ثانياً المصطلحات والمفاهيم الأساسية للمعلومات التفاوضية:

المعلومات التفاوضية تعتبر بمثابة أشكال مختلفة للمعرفة التي يرغب الفرد التوصل إليها والتي تتعلق بالقضية التفاوضية ، فهي بمثابة المعرفة التي يحصل عليها الفرد من خلال الاتصال المباشر أو غير المباشر للموضوع التفاوضي ، ولهذا السبب ترتبط المعلومات التفاوضية بمجموعة من المصطلحات والمفاهيم الأساسية وذلك فيما يلي :-

١_ المصطلحات الأساسية للمعلومات التفاوضية:

قد اتضح مما سبق أن المعلومات التفاوضية هي بمثابة بيانات وحقائق ولتقادي الخطاء الدارج الذي يحدث عادة باعتبار أن المعلومات والبيانات مصطلحان للدلالة على نفس الشيء ، بينما في الواقع انهم مصطلحين مختلفين ولتقادي هذا الخلط وسوء الفهم الذي ينتج من هذا سوف توضح الدراسة كل هاتين المصطلحين وواجه الشبه بينهما وذلك فيما يلي :-

أن لفظ معرفة يستخدم ليصف فهم الشخص للحقيقة الواقعية .

أما العمليات التي يتم من خلالها تعديل المعرفة هي الحصول على معرفة إضافية يشار إليها على أنها عملية التعليم . فمن خلال حواسنا نلاحظ بطريقة مباشرة الأشخاص ، والأشياء ، والأحداث .

وذلك عن طريق استخدام اللغة والرياضيات والرموز الأخرى لتمدنا ببدائل عن الحقيقة في عقولنا ، ويمكن أن تؤدي هذه المعرفة إلى نتائج إيجابية أو سلبية ، ولهذا السبب يظهر الفرق بين البيانات والمعلومات على النحو التالي :-

أ_ البيانات _

هي اللغة أو الرياضيات أو الرموز التي يتفق عليها الأفراد بمختلف ثقافتهم وتخصصاتهم بمعنى أن البيانات هي المادة الخام التي يستخرج منها المعلومات .

ب_ المعلومات _

هي نتائج عمليات تكوين البيانات التي ينتج عنها في النهاية المعلومة المثبوتة للوصول إلى تطوير مستوى المعرفة ، وهذه العمليات يطلق عليها التعلم .

ج_ المعلومة _

هي الأسس الجوهرية الناتجة عن محصلة البيانات بمختلف أشكالها ،
وتنقسم إلى المعلومة العامة والمعلومة المتخصصة وفي مجموعهم العام
يطلق عليهم المعلومة المتنوعة .

د_ المعلومة العامة _

هي الكم الهائل من ندول عمليات البيانات العامة دون تحديد نطاق
لمجالها أو نوعها في العمليات التفاعلية على مختلف المستويات .

هـ_ المعلومة المتخصصة _

هي البيانات محددة المجال والنوع والتي تخص فريق محدد متخصص
من أجل تطوير المعرفة في مجال متخصص .

و_ المعلومة القيمة _

هي محصلة البيانات التي يتم تجميعها في مختلف الأنشطة ، والتي يقوم
بها فريق متخصص من حيث التصنيف والمقارنة والتقدير والتحليل حتى
الدمج وتصبح معلومة ذات قيمة منتجة .

ولكن هناك سؤال رئيسي وهو : كيف يمكن أن تتحول البيانات إلى
معلومات تفاوضية ؟ والإجابة على هذا السؤال تتطلب معرفة مصطلح "
معالجة البيانات " الذي يرتبط بعمليات التحول . باعتبار أن البيانات هي
المادة الخام للعملية التفاوضية ، والتي يجب أن تعالج حتى تصبح
معلومات من جانب مستقبلها ، فهي تمر بمجموعة عمليات قد تكون
بسيطة في شكلها ، ولكنها في غاية التعقد في تنفيذها ، وعلى سبيل
المثال : نجد " المعلومات القيمة " فهي ترتبط في عملية تحولها بثماني
عمليات ، ويمكن أن يطلق عليها دورة المعلومات **Information**
Cycle ويمكن للدراسة أن نتناول هذه العمليات على النحو التالي :-

١. العملية الأولى : (عملية الحصول على البيانات):

وهذه العملية يمكن أن يطلق عليها عملية التجميع ، وهي وسيلة للحصول على بيانات لموضوع تفاوضي معين ، ويتم تجميع كافة البيانات المرتبطة بذلك الموضوع بكافة الطرق المعلنة .

٢. العملية الثانية : (عملية التأكد من صحتها):

وتهدف هذه العملية إلى التأكد من صحة البيانات التي يتم تجميعها عن طريق المقارنة بين مصادر التجميع المختلفة ، وهذه العملية تستغرق جهد كبير من أجل التأكد أن مصادر البيانات لا ترجع في النهاية إلى مصدر واحد ، لان تجميع البيانات من مصادر مختلفة تفيد مصداقية البيانات بنسبة يمكن الاعتماد على تلك البيانات المجمعة لإتمام باقي العمليات ، وهذه النسبة يجب أن تتخطى في عمليات المقارنة المنتصف المئوي 50% .

٣. العملية الثالثة : (التصنيف):

وهذه العملية تتعلق بتصنيف عناصر البيانات التي تم التأكد من صحتها وتكون مرتبطة بالموضوع التفاوضي المراد تجميع البيانات من أجله بحيث تعطي فهرسة واضحة لعناصر الموضوع .

٤. العملية الرابعة : (الفرز والترتيب):

وتنقسم هذه العملية إلى مرحلتين - الأولى - الفرز " ويعنى التدقيق في فهرسة عناصر الموضوع الذي تم تصنيفه لاختيار الأولويات التي تخدم الموضوع التفاوضي " . ثم تأتي - المرحلة الثانية - وهي ترتيب عناصر الأولويات وفقا لترقيم عددي للبيانات " .

٥. العملية الخامسة : (التحليل والتقييم):

وتعنى هذه العملية التدقيق في البيانات من حيث الخلفية التاريخية للموقف وتطور الأحداث في الوقت الراهن ووضع الاحتمالات الممكن حدوثها

عند تطور الموقف التفاوضي مع بحث ردود الأفعال الوارد حدوثها . أو
التي حدثت بالفعل والملاحظات الواجب اتباعها عند ظهور ردود أفعال
جديدة أو تطور الموقف لأشكال مستحدثة مع وضع التقييم لكافة
الاحتمالات في التعامل من خلال مجموعة من السيناريوهات الواجب
اتباعها لتتناسب مع كل رد فعل .

٦- العملية السادسة : (التدقيق والتخمين):

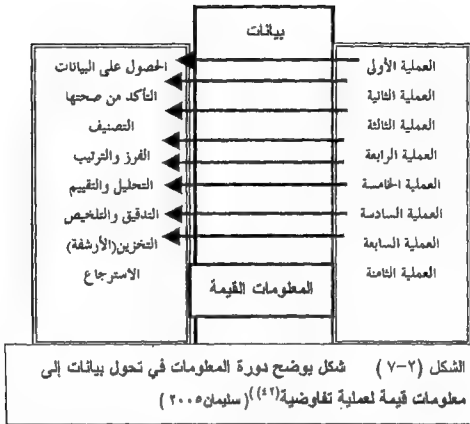
وهذه العملية هي النهائية في خطوات تحول البيانات إلى معلومات
ويقصد بالتدقيق أي التركيز على أهم التقييمات التي استحوذت على
العملية السابقة ، والتي تحولت فيها البيانات إلى معلومات متكاملة بكافة
أبعادها وردود أفعالها ، والتدقيق على أهم الجوانب في الموضوع
التفاوضي حتى لا تصاب المعلومات بالثغرات الموضوعي أما المرحلة
النائية هي الدمج ، وتلخيص المعلومات النهائية في شكل معلومة قيمة
ومنتجة .

٧- العملية السابعة : (التخزين):

ويقصد بالتخزين أو الأرشفة هي الاحتفاظ بكافة البيانات التي تم تحليلها
وتقييمها في العملية الخامسة والتلخيص النهائي للمعلومة أو المعلومات
النائية .

٨- العملية الثامنة: (الاسترجاع):

وهذه العملية ترتبط بالاستفادة من كافة البيانات والمعلومات النهائية التي
تم أرشفتها أو تخزينها لكي تصبح بمثابة خلفية تاريخية مرتبطة
بالموضوع التفاوضي ، والتي يمكن الاستفادة منها في مراحل زمنية
مستقبلية .



ويتضح من العمليات السابقة أثناء تحول البيانات إلى معلومات قيمة والتي تؤدي في النهاية إلى معلومات تفاوضية بأنها عمليات في غاية التعقيد ، وغالباً تكون مرتبطة بالمستوى الإقليمي أو العالمي لنوعية متخصصة من المفاوضات وعلى سبيل المثال : المفاوضات المرتبطة بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية ، ويمكن أن يستخدم هذا الأسلوب في المجالات الاقتصادية والاجتماعية المتخصصة بوجه عام .

٢_ المفاهيم الأساسية للمعلومات التفاوضية:

يقصد بالمفاهيم Concepts في مجال المعلومات التفاوضية بمعنى التفكير العلمي لمجموعة من المعاني التي تعبر عن الاستخدامات العلمية لتوضيح المعرفة ، وتشكل هذه المفاهيم لغة الحوار التي تستخدم لوصف طبيعة محددة من المعلومات التفاوضية ، فالمفهوم يعبر عن لفظ يعكس تجريداً ويلخص عدداً من الملاحظات وتشكل المفاهيم جوهر لعملية الاتصال المرتبطة بالعمليات التفاوضية .

فلولا الاتفاق على مفاهيم محددة لما كان هناك معرفة تؤدي إلى سهولة الاتصال في العمليات التفاوضية . فالمفاهيم هي بناءات وتجريدات منطقية منشقة من الانطباعات الحسية والإدراكات الفعلية والخبرات الواقعية ، وهناك ملاحظة هامة في هذا المجال أن المفاهيم ليست ظواهر في حد ذاتها ، ولكنها بناءات منطقية للموضوعات التي ترمز إليها . أي أن المفاهيم ليست نظرية يمكن اكتشافها ، وإنما هي عبارة عن مجموعة من المركبات الفكرية تعكس وجهة نظر معينة وتركز على بعض جوانب الظواهر وفي نفس الوقت تتجاهل فيه ظواهر أخرى ؛ وتساعد أيضا المفاهيم التفاوضية على إدراك العلاقات التفاعلية ، وإضافة إلى ذلك تساعد على إجراء الاستنتاجات وعلى تصنيف المادة التفاوضية ، وسوف تحاول الدراسة أن تحدد بعض المفاهيم الأساسية للمعلومات التفاوضية فيما يلي:

أ - تشويش المعلومات -

ومفهوم تشويش المعلومات في أبسط أشكاله هو غدم وصول البيانات بصورة واضحة وسليمة ، ويتفرع إلى نوعين:

ـ النوع الأول ـ يطلق عليه " التشويش الدلالي " وهو يوضح الحالة التي يسيئ الأفراد فهم بعضهم بعض أثناء العمليات التفاوضية وينتج عن ذلك عدم وضوح البيانات بين المرسل والمستقبل^(٤٣) (رشتي ١٩٨٧).

أما ـ النوع الثاني ـ من تشويش المعلومات هو " التشويش الميكانيكي " ويعنى التدخل الفني الميكانيكي الذي يؤدي إلى تشويش فهم البيانات أثناء انتقالها عن طريق مؤثرات خارجية ، والمثال على ذلك : أثناء العمليات التفاوضية خلال الاتصالات السلكية واللاسلكية بين السفن أو بين المراكز البحرية المتخصصة فيمكن أن يحدث تشويش ميكانيكي يؤدي إلى تشويش في العمليات التفاوضية وبالتالي فتشويش المعلومات

يرتبط بنوعين أساسيين النوع الأول الناتج بفعل آتسائي والنوع الثاني التشويش الناتج بفعل عوامل ميكانيكية غير إنسانية .

بـ غموض المعلوماتـ

يقصد بمفهوم غموض المعلومات آي عدم فهم البيانات بنتيجة عدم تداول هذه البيانات من قبل فيؤدي ذلك إلى الغموض ، ولكن مع التزايد في تناول تلك البيانات وتوضيحها يبدأ فهم تلك البيانات لان توضيح المعرفة يؤدي إلى إزالة عدم الفهم أو سوء الفهم ، وغالبا أن المفاوضات تتعرض غالبا لمفهوم غموض المعلومات حتى يتم توضيح كافة البيانات المطلوبة .

جـ سرية المعلوماتـ

يرتبط هذا المفهوم بالحفاظ على مراحل تحول البيانات إلى معلومات تفاوضية وسرية المعلومات تعتبر من العوامل الأساسية لنجاح أي عملية تفاوضية مهما كان تخصصها .

دـ المعلومات السلبيةـ

هي تلك البيانات التي لا تحقق نتائج إيجابية في العمليات التفاوضية بمعنى إنها بيانات غير منتجة ولا تؤدي إلى فوائد عملية .

هـ المعلومات الإيجابيةـ

وهي ترتبط بالبيانات التي تعتمد على الحقائق واليقين والإقناع لأنها ترتبط في صياغتها على نقادي التناقض ، وهي التي يطلق عليها المعلومات القيمة ويمكن الاعتماد عليها في مختلف العمليات التفاوضية.

وـ خلخلة المعلوماتـ

ويرتبط هذا المفهوم بتشتيت البيانات ، بمعنى عدم معرفة حقيقة البيانات أو اكتشاف مصداقيتها مما يؤدي إلى عدم تحقيق الأهداف التخطيطية المطلوبة نتيجة خلخلة المعرفة التي أساس العملية التفاوضية .

ز_ أمن المعلومات _

ويقصد بمفهوم أمن المعلومات المرتبط بالعمليات التفاوضية أي الحفاظ على البيانات حتى تتحول إلى معلومات قيمة يتحقق من خلالها نجاح العملية التفاوضية .

ح_ تدقيق المعلومات _

يعني هذا المفهوم كثرة البيانات أثناء عملية تفاوضية معينة مما يؤدي إلى النجاح أو الفشل في نفس الوقت ، فالنجاح يعني الحصول على البيانات المطلوبة .

أما الفشل يعني الجهد في اختبار البيانات من حيث مصداقيتها أو عدمه ، ويقابل هذا المفهوم نقص البيانات بمعنى قلة البيانات المطلوبة في عملية تفاوضية معينة وهذا ويؤدي إلى التأخر في إنجاز العملية التفاوضية .

ط_ المعلومات المعلقة _

ويقصد بهذا المفهوم البيانات غير السرية ، والتي لا يوجد مانع في الاطلاع عليها وغالبا أن العمليات التفاوضية تقابل هذا المفهوم في طبيعة عملها من حيث تداول بعض درجات السرية على البيانات في اغلب الشركات العالمية أو المنظمات الدولية .

ي_ اقتصاديات المعلومات _

تعتبر المعلومات من أهم الموارد التي تحقق أهداف الأعمال في شتى المجالات وقد ينظر دائما إلى الموارد على أنها رأس المال النقدي ولكن المعلومات في العمليات التفاوضية هي بمثابة موارد أساسية في إنجاز العملية التفاوضية ، ولهذا السبب فإن إعداد المعلومات التفاوضية يتطلب جوانب اقتصادية ترتبط بالأفراد والإمكانات من أجل تغطية احتياجات التنظيمات للمعلومات وكما زادت مسئوليات التنظيم زادت درجة احتياجاته للمعلومات .

كـ مصادر المعلومات

تحتاج دائما العملية التفاوضية إلى وسائل مساعدة من أجل الحصول على البيانات المطلوبة حتى تتحول إلى معلومات منتجة ، فعلى سبيل المثال : نجد في مجال البحوث والدراسات يحتاج الباحث إلى مصادر للمادة العلمية كالبحوث والدراسات والموسوعات والكتب ، وغيرها من مصادر البيانات حتى تصبح هذه البيانات بمثابة معلومات علمية يتم الاستفادة منها في مجال البحث العلمي ، وبالتالي فمصادر المعلومات تعتبر عامل أساسي في تكوين المعلومات التفاوضية فهي ترتبط بقواعد البيانات .

٢- تقارير المعلومات

يعتبر التقرير هو عصب العملية التفاوضية ، وهناك أربع أنواع من تقارير المعلومات التفاوضية هما: _ النوع الأول _ " التقارير المجدولة " وهذه التقارير تكون في أوقات محددة متفق عليها أثناء العملية التفاوضية وهي تشرح ما تم التوصل إليه أثناء فترات زمنية محددة .

ـ **النوع الثاني** ـ "التقارير غير المجدولة" وهذه التقارير تفي ببعض الاحتياجات والظروف الطارئة غير المتوقعة التي تصادف العملية التفاوضية ، ويمكن أن يطلق عليها أيضا مسمى " التقارير الخاصة " .

أما ـ **النوع الثالث** ـ " التقارير التفصيلية" وهذه النوعية من التقارير تأخذ شكل البحث العلمي وتحتوي بداخلها على كم كبير من البيانات والنماذج التي تفسر وجهات النظر .

النوع الرابع - "التقارير النهائية" وهي التقارير النهائية للعملية التفاوضية والتي يتم تناول النتائج النهائية لتلك العملية من حيث نجاح العملية التفاوضية أو الانسحاب منها أو تغيير مسار العملية التفاوضية أو فشل العملية التفاوضية .

وبعد أن تناولت الدراسة المعلومات التفاوضية باعتبارها أولى شرائح حلقة دورة المفاوضات ، سوف نتناول الدراسة فيما بعد الشريحة الثانية من الشرائح الأربعة ، وذلك على النحو التالي :-

بدر الشريحة الثانية (: الأسلوب وبيئة العمل :

أولاً- المقصود بأسلوب المفاوضات :

يقصد بالأسلوب في مجال العمليات التفاوضية أي الأنماط الشخصية في عمليات التفاعل التفاوضية ،، لأن النمط هو بمثابة الأفكار والتوقعات المرتبطة بعبادات في طريقة التعبير الفكري . بمعنى أن الأحكام الصادرة في العملية التفاوضية حينما ترتبط بالنمطية تؤدي إلى عرقلة المرونة في عملية التفاعل ، وهذه النمطية تكسب الشخص المفاوض مسمى شخص نمطي Stereotype Person ، بينما الأسلوب التفاوضي يحتاج إلى الذاتية Subjectivity ، وهي نتاج للخبرات التفاعلية بمعنى أن خبرات الفرد داخل الحياة الاجتماعية تكسبه نوع من أنواع الاحتواء السيكولوجي المتكيف مع الفئات والبيئات المختلفة في عمليات الاندماج والتفاعل .

وهذه العملية التكيفية تكسب الفرد التحرر من النمطية ، وتكسبه مميزات تساعد على الالتحام الاجتماعي والتعاون والتجاذب نحو القرارات الإيجابية المرتبطة بالاتصال الاجتماعي Social Contact أثناء العمليات التفاوضية المختلفة ، والتحرر من النمطية يؤدي أيضاً إلى التماسك الاجتماعي بين الأشخاص أثناء عملية الاتصال التفاوضي بغض النظر عن الطبقات الاجتماعية ، لأن المفاوضات ليست مرتبطة بفئة اجتماعية دون فئة أخرى فجميع الفئات الاجتماعية يحتاجون في حياتهم إلى المفاوضات ، وهذه الفئات يطلق عليها الطبقة الاجتماعية فأما أن تكون من الصفوة وأما من الطبقات الوسطى أو الطبقات الدنيا . فجميع هذه الفئات الاجتماعية يتفاوضون ويحتاجون إلى من يتفاوض من أجلهم .

ومعنى هذا أن أسلوب المفاوضات ليس مقتصر على من يتفاوض من أجل من ؟ بل هو سمة من سمات الحياة و بغض النظر عن نوع العملية التفاوضية أو بيئة العمل المرتبطة بها ، لأن المفاوضات في حد ذاتها تختلف في جوهرها عن أركان التفاوض . ويرجع ذلك الاختلاف أن طبيعتها مكتسبة مع ذات الفرد ويمكن تنميتها ، ومع اختلاف الطبائع البشرية فقد تختلف طبيعة كل انسان في إتقانه للمفاوضات ، ولكن تطوير وتنمية المهارات التفاوضية تحتاج إلى شخص له استعدادات لتقبل هذه المهارات لان كل شخص يختلف عن الشخص الآخر ، وما يقبله شخص يرفضه شخص آخر ، ولهذا السبب فتتمية المفاوضات مرتبطة بميول الشخص واستعداده للتغير نحو الأفضل والتحرر من النمطية الفكرية والسلوكية .

فأسلوب المفاوضات هو بمثابة مجموعة من القيم لها طبيعة خاصة في التفاعل الاجتماعي ، وهذه القيم ترتبط بالتفاعلات الإيجابية .

بمعنى أن الفرد يتفاوض من أجل مصلحته الذاتية التي تؤدي إلى إزالة العقبات التي تصادفه أثناء عمليات التفاعل ، ويمكن أيضا أن يتفاوض من أجل ذاته ولمصلحة الآخرين أيضا ، ويمكن أن يتفاوض الفرد من أجل الآخرين لتحقيق أهدافهم ومطالبهم دون تحقيق مصلحة ذاتية ومن خلال هذا المنطق تصبح المفاوضات ذات قيم أخلاقية حينما تكون في كافة جوانبها الشرعية حيث أن هناك مفاوضات لا ترتبط بالقيم الأخلاقية لأنها منبثقة عن التفاعلات غير الشرعية

__ فعلى سبيل المثال _ :

في المجال البحري نجد أن هناك مفاوضات بين منظمات الجريمة المنظمة من أجل وضع الخطط في تنفيذ جرائم القرصنة البحرية والتي

تؤدي إلى خسائر خطيرة . فهذه النوعية من المفاوضات لا تنتم بالقيم لأنها بمثابة مفاوضات غير شرعية تؤدي إلى أهداف غير أخلاقية ، وهي التي تنتم بالمفاوضات غير الأخلاقية التي ينتج عنها أضرار للآخرين ، وهذا المثال ليس مرتبط فقط بالجرائم البحرية وإنما مرتبط بكافة أنواع المفاوضات غير الشرعية التي ينتج عنها أضرار للغير .

ولهذا السبب فأسلوب المفاوضات هو جانب أخلاقي من جوانب الحياة الإنسانية فقد خلق الله الإنسان ككائن مفاوض من أجل إزالة العقبات التي تصادفه مع الآخرين دون التعرض إلى التصادم في الآراء أو لتفادي المنازعات والاختلافات التي تؤدي بدورها إلى التشدد في الرأي والخصومات ، ولهذا السبب فأسلوب المفاوضات يعتبر من الخطوات الهامة في إنجاز العملية التفاوضية ، ويرتبط أسلوب المفاوضات من خلال هذا المنطق بالعديد من السمات الأخلاقية التي تؤدي إلى المفاوضات الإيجابية ، ويمكن للدراسة أن تتناول بعض هذه السمات التي تؤدي بدورها إلى نجاح المفاوضات في التفاعلات الاجتماعية على النحو التالي :-

ثانياً. السمات النفسية الاجتماعية لأسلوب المفاوضات في بيئات العمل المختلفة:

ترتبط المفاوضات الإيجابية (الشرعية) بمجموعة من السمات النفسية الاجتماعية المتواجدة داخل الإنسان وهذه السمات تعطي المفاوض سمات تساعد على اكتساب الآخرين ، وتساعد أيضاً على زيادة المحيط التفاعلي الذي يزيل الفجوات التي تتواجد أثناء عمليات التفاعل لأنه لا يمكن أن يتفاعل الفرد مع الآخرين

دون أن يصادفه بعض الفجوات التي تعوق مسار الحوار الفكري ، ولهذا السبب فإن المفاوض المحترف أو كما يمكن أن يطلق عليه خبير

المفاوضات يجب أن يتسم بمجموعة من السمات النفسية والاجتماعية التي تساعده على احتواء المواقف التي تنتج عن فجوات الحوار الفكري .

لان الفرد العادي في المجتمع يفند إلى هذه السمات أثناء العمليات التفاوضية في حياته اليومية ، وينتج عن ذلك ما يطلق عليه التناظر التعاملي ، وهو مصطلح ينتج عن تعامل الفرد مع الآخرين ، ويتداول على نطاق كافة التعاملات الاجتماعية المتنوعة مادام هناك تفاعل بين الفرد والآخر بغض النظر عن تحديد درجة المودة أو القرابة أو الجنس أو العقيدة أو اللون . بمعنى أن مصطلح التناظر التعاملي لا يعتبر كحالة مرضية غير مرغوب فيها وإنما هو مصطلح يفند التكوين الاجتماعي النفسي .

حيث انه ليس لدى كل إنسان قدرات تؤهله على تنمية السمات التفاوضية ، ومع ذلك لا يمكن تعميم هذه الفكرة على مجمل الأفراد أثناء تفاعلاتهم الاجتماعية ، وإنما هناك أفراد تفوق قدرتهم التلقائية لتلك السمات التي تحتاج إلى تنمية في أسلوب التفاوض في الحياة اليومية ، وهي تتوقف على طبيعة الفرد وقدراته الذاتية وعلاقته بالآخرين بغض النظر عن المستوى الثقافي أو العلمي ، ولكن خبير المفاوضات الذي يمارس العمليات التفاوضية بأسلوب وظيفي مهني يحتاج إلى معرفة لتلك السمات لأنه يتحمل مسؤولية الآخرين من أجل الوصول إلى اتفاق أو تسوية نزاع أو حل مشكلات اجتماعية بمختلف أنواعها ، وأيضا من أجل التوصل إلى مصالحة تهدف إلى إزالة أي عقبات في المستقبل مرتبطة بتوزيع الحقوق والأدوار . ويمكن للباحث أن يقترح مجموعة من السمات النفسية الاجتماعية التي تؤهل المفاوض على إتجاز مهامه بأسلوب تفاوضي ناجح فيما يلي :

١. فهم طبيعة الآخرين :

هذه السمة من السمات الهامة التي يجب أن يتحلى بها شخص المفاوض لان لكل طبيعة بشرية تقاليد وعادات وميول وأفكار ، ففهم الآخرين يؤدي إلى تجنب المماس بهذه الأسس المجتمعية فيدون فهم طبيعة الآخرين ينتج عن ذلك مصطلح حساسية التعامل ، وتلك المصطلح في جانبه الذي يمس التقاليد أو العادات أو الأفكار يصبح عائق في الاندماج ، وينتج عن ذلك حواجز بين المفاوض والأطراف الأخرى ، ولهذا السبب فان الفهم لطبيعة الآخرين يعالج حساسية التعامل قبل حدوثها . ومصطلح حساسية التعامل له معاني أخرى تشير إلى حساسية الفرد تجاه الآخرين ، ويرتبط بالخجل أو الحساسية المفرطة الذي يشعر بها الفرد نحو الآخرين من حيث تحميلهم أعباء وخلاف ذلك ، ولكن هذا المعنى ليس المقصود في عملية المفاوضات ولكن حساسية التعامل نتج حينما يفقد الفرد معرفة طبيعة الآخرين .

٢. التوازن الفكري :

وتأتي السمة الثانية مرتبطة بالتوازن أي عدم التصلب بالرأي أو التعصب تجاه أمر ما ولكن التوازن يعني المرونة الفكرية ، وهي متناقضة مع التحجر الفكري ، فشخص المفاوض يجب أن يتسم بالتوازن بمعنى عدم المرونة المتكاملة أو التصلب الذي يؤدي إلى التناثر مع الآخرين .

٣. التلقائية المتوازنة:

هي سمة ثالثة لشخص المفاوض بمعنى أن يكون تلقائي في أسلوب تفاوضه والتلقائية لا تعني السذاجة ، ولكن لابد من تواجدها بأسلوب متوازن في العمليات التفاوضية لان الشخص المفاوض حينما يتسم بالمكر أو المراوغة يفقد المصادقية التفاوضية .

لان العمل التفاوضي يتسم بالنبل والبساطة في التعامل ، وإنما التلقائية المتوازنة تعني الأسلوب التلقائي في تناول النقاش التفاوضي دون التكلف المصطنع بالحيلة المفرطة التي تجعل الآخرين يتنافرون من المفاوض .

٤. المشاعر الصادقة :

وتعتبر سمة رابعة لشخص المفاوض بحيث يحاول أن يكيف ذاته بمشاعر صادقة تجاه الآخرين وان يشعر بمدى احتياج الآخرين إلى مساعدته ، وان يتحرر من المهام الروتينية التي تفرضه عليه وظيفته فحينما يتحرر من هذه القيود سوف يجعل ذاته مكان الآخرين الذين ينتظرون مساعدته ، لان شخص المفاوض يمكن أن يتفاوض عن أشخاص لا توجد أي معرفة سابقة غير انه وجد ذاته مكلف بالدفاع من اجل هؤلاء الأشخاص دون تمييز على أساس الجنس أو اللون أو العقيدة أو الطبقة الاجتماعية .

٥. محبة الآخرين :

أما السمة الخمسة هي محبة الآخرين بمعنى التسامح خلال العملية التفاوضية ، لان غالبا في تلك العمليات يحدث جذب وتنافر وهاتين الصفتين تؤديان إلى وجود رواسب داخلية تجاه الأطراف الأخرى فبدون وجود المحبة سوف يفتقد الأطراف التبادل الوجداني بينهم ، ولهذا السبب يجب على المفاوض أن يتحلى بالمحبة حتى في مراحل تؤثر العملية التفاوضية ، ويحاول دائما أن يجعل الأجواء التفاوضية ذات تبادل وجداني تظهر فيها روح الود الذي لا يفسد العلاقات التفاعلية .

٦. الحيادية في القرار:

والسمة السادسة هي الحيادية في اتخاذ أي قرار بشأن العملية التفاوضية والمقصود بالحيادية أي عدم الانحياز إلى فكرة محددة دون سماع آراء الآخرين ، وهذا لا يعني أن المفاوض يتعرض للتشتت الفكري ، وإنما

لا بد أن يمتلك أفاق للتفكير المتسع ، وإن يتخذ قراراته بنظرة محايدة دون الانجذاب لتأثير فكرة معينة ، فحينما يستعين بنماذج تفاوضية مماثلة فوجب أن يتحرر من آراء المفاوضين الذين تناولوا تلك العمليات السابقة ، وإنما الاسترشاد بالنماذج هو جانب يعزز الآراء المتشابهة ، ولكن لكل عملية تفاوضية الأجواء الخاصة بها من حيث أسلوب المفاوضات ، وطبيعة بيئة هذه العملية ، ولهذا السبب فالمحايدة تكسب المفاوض سمة هامة وهي احترام وثقة الآخرين لوجهات نظره .

٧. الجدية والالتزام :

والسمة السابعة هي سمة الجدية والتزام ، وهذه السمة تنقسم إلى صفتين : **الصفة الأولى** هي صفة الجدية بمعنى أن المفاوض يجب أن يتمتع بجدية التعامل مع الآخرين ، ويبتعد عن الاستهزاء بآراء الآخرين مهما كان المستوى الثقافي أو التعليمي للأفراد المتفاوض معهم أو من أجلهم والجدية تعني احترام الغير فيتسم شخصية المفاوض بأنه شخص يتمتع بالجدية وغير مستهزأ ، وسمة الجدية تكسبه أيضا صفة الابتعاد عن النفاق .

أما **صفة الالتزام** وهي احترام بالمواعيد المحددة للانتهاء من العملية التفاوضية دون المماطلة لحسب أحد الأطراف .

٨. الحسم في التوقيت المناسب :

والسمة الثامنة هي الحسم لأن المفاوض يتحمل مسئولية من يتفاوض من أجلهم فيجب أن يكون حاسما بمعنى عدم قبول تنازلات تؤدي إلى إهدار حقوق الآخرين أو سلب ما لديهم من حقوق ، ويجب أيضا أن يتمتع بسمة الحسم حينما يشعر أن العملية التفاوضية تفوق قدراته العلمية والتخصصية ، فالحسم في هذه اللحظة هو الانسحاب السريع من تلك العملية حتى لا يهدر الوقت لنفسه ويهدر أيضا حقوق الآخرين وحتى يتيح الفرصة لاختيار مفاوض آخر .

٩- التجديد الفكري المستدام :

والسمة التاسعة هي التجديد الفكري المستدام وهي سمة ترتبط بالتنمية الفكرية المستدامة . بمعنى عدم الاكتفاء بمستوى فكري معين لان الاكتفاء يكسب المفاوض سمة الجمود ، فشخصية المفاوض هي أفكار متجددة من اجل مساعدة الآخرين ، وعندما يكتفي بتنمية قدراته الفكرية لا يستطيع أن يقدم المساعدة في مختلف العمليات التفاوضية وهذه التنمية الفكرية ترتبط بمختلف أنواع الثقافات لمختلف طبائع الحوار في بيئات العمل المختلفة ومع مختلف الطبقات دون الاكتفاء بطبقة معينة .

لان المفاوض يمكن أن يتفاوض عن الشخص البسيط ، وأيضا يمكن أن يتفاوض عن صفوات المجتمع أو عن المؤسسات والمنظمات الرسمية وغير الرسمية . ولهذا السبب يجب أن يلم بمختلف طرائق التعاملات الاجتماعية في أبسط أشكالها ، وفي أرقى مستوياتها من حيث الايتيكيت والبروتوكولات الرسمية والاجتماعية ، والتجديد الفكري المستدام يحدث عن طريق التعلم المستمر والاختلاط المباشر .

١٠- القدرة على التحليل :

أما السمة العاشرة هي القدرة على التحليل ، أن شخص المفاوض الذي يتحمل مسئولية عملية تفاوضية مرتبطة بتحديد مسار مؤسسة أو منظمة أو دولة . فهذا المفاوض يتطلب منه أن يكون لديه القدرة على التحليل المرتبط بالجوانب التفسيرية لاتخاذ القرارات بأسلوب مبسط ومقنع للطرف الأخرى ، وان يحاول أن يستخدم الدلائل والبراهين التي تجعل الأطراف الأخرى في حالة توافق فكري لطريقة التفاوض والتحليل الذي يعتمد على الحوار والإثباتات الوثائقية ، فحينما يفقد المفاوض سمة القدرة على التحليل يصبح غير قادر على تفسير واقع المفاوضات .

١١. القدرة على ضبط النفس :

والسمة الحادية عشر هي القدرة على ضبط النفس ، بمعنى أن شخص المفاوض يجب أن يكون على قدر من الحذر لأن طبيعة عمله تجعله يطلع على أسرار الغير فلا بد أن يتمتع بقدر كبير من الكتمان وهذه السمة مرتبطة بأمن المعلومة حتى الانتهاء من العملية التفاوضية بنجاح وتصبح هذه العملية بمثابة مرحلة تاريخية لأن إعلان نتائجها لن تسبب ضرر لأحد ، وإنما حينما يكون المفاوض على قدر من عدم ضبط النفس وإفشاء أسرار الغير بغرض التفاوض يؤدي ذلك إلى إفساد العملية التفاوضية وإلحاق الضرر بالغير .

١٢. الأمانة وعدم الاختراق :

والسمة الثانية عشر هي الأمانة وعدم الاختراق . بمعنى أن شخص المفاوض يجب أن يكون صادق مع نفسه ، وإن يتحمل الأمانة التي كلف بها من الغير ، ويعتبر أن العملية التفاوضية التي يقوم بها هي قضيته الشخصية ، ولا يسمح لأي مغريات أن تتسلل إليه بطرق غير شرعية بمعنى أن المفاوض يأخذ اجر نظير طبيعة عمله ، ومن الطبيعي أن تتعرض العمليات التفاوضية لنوعية من حروب المصالح لكي يكون التفاوض على حساب أحد الأطراف ، ولهذا السبب يجب أن يتمتع شخص المفاوض بالشخصية الفولاذية التي لا يستطيع أحد أن يخترقه مهما كانت المغريات لذلك ، وهذه السمة يجب أن تكون متوافرة في كافة أنواع المفاوضات على مختلف المستويات المحلية أو الوطنية أو العالمية .

١٣. الابتعاد عن العدائية :

والسمة الثالثة عشر هي الابتعاد عن العدائية وهذه السمة تعتبر ذات طابع سيكولوجي ، لأن اغلب المفاوضين لا يخضعوا لاختبارات نفسية قبل توليهم عملية تفاوضية ، ولهذا السبب لابد أن يكون المفاوض بعيد

عن العدائية بمختلف أشكالها ، فيجب أن يكون مظهره مثل جوهره بمعنى الصدق في الأسلوب الظاهر والخفي ، لان العدائية هي بمثابة دوافع كامنة لا يستطيع الفرد اكتشافها إلا من خلال الاندماج والتفاعل وحينما تسيطر العدائية على شخص المفاوض سوف يفقد طبيعته التفاوضية ويصبح مقيد وغير متحرر من قيود العدائية التي تقسد طبيعة العمل .

١٤. البساطة وعدم التكلف :

أما السمة الرابعة عشر ترتبط بالبساطة وعدم التكلف فهذين الصفتين تجعل من أسلوب شخصية المتفاوض يتسم بالمرونة والتواضع وهذه الصفات تجعله مقبول من الآخرين . أما المفاوض المتكلف في طريقة أسلوبه في التعامل أثناء العملية التفاوضية تجعله محور للنقض من الآخرين ويصبح شخصية غير مقبولة لديهم .

١٥. التكيف والاندماج :

والسمة الخامسة عشر هي التكيف والاندماج في الوسط التفاوضي أثناء العملية التفاوضية ، ويعني ذلك التكيف مع البيئة الاجتماعية المتواجد بها المفاوض ، واحترام العادات والتقاليد في تلك البيئة والالتزام بعادات وطرائق الشعوب المختلفة حتى يكتسب احترام هذه الشعوب وعدم إصدار فعل معين يחדش هذه العادات والتقاليد ، ولهذا السبب فالمفاوض العالمي بغض النظر عن طبيعة تخصصه سوف يفرض عليه التواجد في أماكن مختلفة ومتنوعة تختلف فيها طرائق الشعوب ولهذا السبب فان التكيف والاندماج والتفاعل يؤدي إلى الثقة المتبادلة التي تؤدي إلى زيادة الاحترام الذي ينتج عنه نتائج إيجابية .

وبعد أن تناولت الدراسة مجموعة تَصَوُّريَّة عن السمات النفسية الاجتماعية التي تؤهل المفاوض على إنجاز مهامه بأسلوب تفاوضي ناجح ، وهذه السمات تختلف عن مهارات التفاوض ، و سوف نتناول الدراسة فيما بعد الشريحة الثالثة من الشرائح الأربعة ، وذلك فيما يلي:-

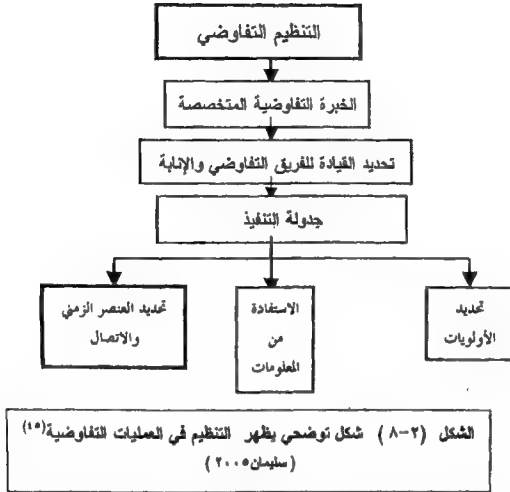
جـ- الشريعة الثالثة) : التنظيم والتخطيط :

يستخدم البعض كلمة " تنظيم " بمعنى تخطيط ، ويستخدمها البعض الآخر بمعنى ترتيب أي عكس كلمة فوضى Chaos ، أما التوضيح اللغوي في قاموس المورد القريب للغة الإنجليزية فنجد أن كلمة Organization تعني تنظيماً أو نظاماً أو منظمة . أما قاموس المورد الكبير نجد أن كلمة Organization تعني تنظيماً أو نظاماً أو منظمة أو هيئة . أما قواعد اللغة الإنجليزية قد تناولت الفعل organize و يعني ينظم أو ينشئ أو يؤسس^(٤٤) (الهواري ١٩٨٦) .

أما من جهة نظر الدراسة فالتنظيم والتخطيط هم مصطلحين يختلف كل منهن عن الآخر . فمصطلح التنظيم يعني إعادة الترتيب أو بناء هيكلية تقوم على أساس واضح المعالم . أما التخطيط فيعني وضع أهداف واضحة يتم السعي إلى تحقيقها ، ولهذا السبب يعتبر مصطلح التخطيط مرتبطاً بمصطلح الاستراتيجية^(٤٥) . والعمليات التفاوضية ترتبط دائماً بالتنظيم وبالتخطيط . وسوف نوضح الدراسة كل من المصطلحين وعلاقتهما بالمفاوضات وذلك على النحو التالي :-

أولاً- التنظيم التفاوضي:

١- مصطلح التنظيم _ التنظيم في العمليات التفاوضية يعني التخصص وتقسيم العمل من خلال التنسيق بين الخبرات المتخصصة من أجل تحقيق ما نرغب إليه العملية التفاوضية ، وذلك من خلال الخبرة والقيادة وجدولة التنفيذ ، فهذه الخصائص الثلاثة من وجهة نظر الدراسة تؤدي إلى التنظيم التفاوضي الذي يؤدي إلى تحقيق الأهداف التخطيطية ويظهر ذلك في الشكل الآتي :-



ويُتضح من الشكل (٨-٢) أن التنظيم التفاوضي يتطلب وجود الخبرة المتخصصة ، وهذا يعني أن لكل عملية تفاوضية خبراء متخصصين بتلك العملية من حيث نوع المفاوضات في شكلها المتخصص وطريقة تحديد مدى الوسائل التي تخدم هذه العملية ، أما تحديد القيادة فهذه الخاصية تتوقف على طبيعة وحجم العملية التفاوضية . فحينما تكون العملية التفاوضية ذات مستوى تنظيمي معقد وبالتالي فقد تحتاج هذه العملية إلى فريق تفاوضي وليس إلى شخص مفاوض ، وبالتالي سوف تصبح القيادة عنصر أساسي في تلك العملية ولهذا السبب فإن التنظيم التفاوضي يحتم على القيادة التفاوضية أن يصبح لها إنابة من أجل الالتزام بجدوله التنفيذ أما جدولة التنفيذ فهي الخاصية الثلاثة للتنظيم التفاوضي وتتفرع إلى ثلاثة فروع :

تعدد الأولويات :

ويقصد بهذا الفرع وضع تصور كامل لكافة عناصر العملية أو المشكلة التفاوضية ثم ترتيب هذه العناصر .

الاستفادة من المعلومات :

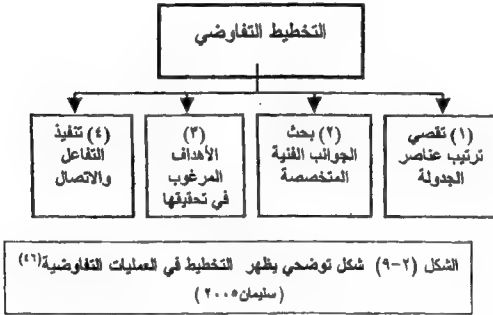
لأن أي مفاوض متخصص يجب أن يلم بكيفية تجميع المعلومات المطلوبة لخدمة العملية التفاوضية . فالإكتفاء بحافظة الوثائق أو المستندات المقدمة من الأطراف لا تعتبر كافية في العمليات التفاوضية لأن المفاوضات لو تم تناولها من خلال هذه الزاوية أصبحت بمثابة أي قضية قانونية يتناولها القانونيون فقط ، وإنما المفاوضات تفوق هذا التصور لأن القائمين بها متخصصين في مجالات متنوعة ودائمًا العمليات التفاوضية تعتمد على النماذج والبراهين كإطارات مقارنة واستطلاعية حتى تحقق نتائج مرغوب فيها . فالمعلومات تعتبر عنصر أساسي في هذا العصر ، ولكي تصبح هناك رؤية واضحة لدي فريق المفاوضات يجب أن يكون لديهم تراث معلوماتي ملم بكافة المفاهيم والنظريات والنماذج الواقعة التي تساعد على إنجاز مهامهم التفاوضية الناجحة .

وتعدد العنصر الزمني والاتصال :

يعتبر من العوامل الهامة في العملية التفاوضية ، والمرتبطة بتحديد توقيت زمني لالنتهاء منها ، وهذا يؤكد الفرق بين العمليات التفاوضية والقضايا القانونية لأن الأخيرة غير مرتبطة بعامل زمني محدد وإنما تخضع لمباشرة الهيئات القضائية التي تحدد مدى الانتهاء من القضية القانونية . أما العملية التفاوضية فالعنصر الزمني يعتبر عامل حاسم وأساسي .

ثانياً التخطيط التفاوضي:

أما - مصطلح التخطيط - فيعني الاستراتيجية التي سوف تتوافق مع العملية التفاوضية ، وذلك بالاعتماد على ما توصل إليه التنظيم التفاوضي من وضع معايير لجدوله للتنفيذ ، ويمكن أن يطلق على هذه الاستراتيجية مصطلح التخطيط التفاوضي الذي يرتبط بمجموعة من الخطوات الاستراتيجية ، ويظهر ذلك في الشكل التالي:



وبتوضيح من الشكل (٩-٢) أن التخطيط التفاوضي يرتبط بمجموعة من الخطوات :

- الأولى - تقصي ترتيب عناصر جدوله للتنفيذ ، من حيث وضع النقاط التي سوف يتم البدء بها وتحديد ما يمكن عمله وما لا يمكن عمله وبحاجة إلى خبرات فنية .

- الثانية - بحث الجوانب الفنية المتخصصة ، والتي تحتاج إلى خبرات فنية (وذلك عندما يوجد في العملية التفاوضية جوانب فنية تتطلب خبراء أو متخصصين) .

ـ الثالثة ـ هي وضع تخطيط للأهداف المرغوب في إنجازها باعتبارها استراتيجية للعملية التفاوضية وسوف ترتبط بالعنصر الزمني.

ـ الرابعة ـ تنفيذ عمليات اللقاءات بين جميع الأطراف والتفاعل المستمر لإنجاز الاستراتيجية التفاوضية ووضع التقارير التي تباشر سير تنفيذ الأهداف .

وبعد أن تناولت الدراسة التنظيم والتخطيط سوف نتناول فيما بعد الشريحة الرابعة والأخيرة من الشرائح الأربعة ، وذلك على النحو التالي :-

(ـ الشريحة الرابعة) : التقدير والاستعلام:

التقدير والاستعلام في مجال المفاوضات أي تقدير الموقف عن العملية التفاوضية خلال جمع المعلومات اللازمة ووضع التنظيم الشامل لتلك العملية ، أثناء وضع الاستراتيجية التنظيمية لها من خلال التخطيط التفاوضي أما الاستعلام يقصد به تبادل الآراء بين الخبراء التفاوضيين مع الخبراء الفنيين إذا لزم الأمر لتواجههم ، وهذه الشريحة تعتبر من الشرائح النهائية لحلقة دورة المفاوضات ، والتي يصدر عنها القرار التفاوضي بشأن العملية التفاوضية من حيث التوصل إلى الأهداف أم الالتجاء إلى أحد الأركان المتخصصة للتفاوض العام ، وهناك ملاحظة هامة أن كافة هذه الشرائح في طبيعتها لها أوجه شبة في طريقة الممارسة مع كل ركن من أركان التفاوض العام لان هذه الشرائح تعتبر كأساس للعمليات التفاوضية بوجه عام .

٤.٢ خاتمة الفصل الثاني:

قد تناول هذا الفصل ثلاث عناصر أساسية ركزت على المفاوضات وإطارها النظري المستقبلي ، فقد تناول العنصر الأول محاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، من خلال مدخل من مداخل علم الاجتماع وهو السوسولوجيا الاستراتيجية ، والذي اعتمد عليه علماء الاجتماع خلال الأربعينيات من القرن العشرين بمحاولات النهوض بعلم الحروب والصراعات (البوليمولوجيا) الذي ركز على دراسة أشكال واسباب ونتائج الحروب بوصفها إحدى الظواهر الاجتماعية ، وكان يهدف هذا العلم إلى محاولة إيجاد نظريات سلمية تضع نهاية للحروب وعلى الرغم أن هذا العلم قد لاقى فشل في تحقيق أهدافه السريعة إلا أنه قد اتسم بالعلم الإصلاحي الذي تحققت أهدافه على المدى البعيد مطابق لما قصده علماء الاجتماع .

وكان نتيجة لذلك أن علماء الاجتماع حاولوا من خلال السوسولوجيا الاستراتيجية النهوض بعلم آخرى تؤدي إلى السلم المجتمعي بين الدول من خلال تعزيز علاقاتهم التفاعلية ، وقد أثمرت هذه المحاولات إلى النهوض بعلم العلاقات الخارجية أو علم الشؤون الخارجية للدول الذي كان يعبر عن العلاقات الاجتماعية القائمة بين مختلف الدول والتي تنتج عن المصالح المتبادلة بينهم من خلال مجموعة من القواعد والأعراف والمبادئ الدولية التي تهتم بتنظيم العلاقات التفاعلية بين مختلف الدول والأصول الواجب اتباعها في تفاعلاتهم الدولية ومما أدى ذلك إلى تطوير علم الشؤون الخارجية للدول إلى علم العلاقات الدبلوماسية ، وفي أواخر القرن التاسع عشر كان لعالم الاجتماع الألماني ماكس فيبر الفضل في أول صياغة منظمة للتنظيمات الدولية في شكل منظمة دائمة التواجد فقد ناقش فيبر مفهوم التنظيم ضمن معالجته لفكرة الجماعة

التضامنية Corporate Group وكان على اثر هذه الصياغة التسوسولوجية ظهور أول منظمة دولية عالمية وهي عصبة الأمم League of Nations التي أنشئت عام ١٩٢٠ ، ثم بدأت التسوسولوجيا الاستراتيجية في تطوير علم العلاقات الدبلوماسية إلى علم العلاقات الدولية ، الذي يرجع إلى عالم الاجتماع الفرنسي ريمون آرون الذي قام عام ١٩٦٦ ببلورة وصياغة واستخلاص مجموعة من المفاهيم لوصف العلاقات الدولية بين الدول وقام باستقصاء المعطيات التسوسولوجية التي تقرر قيام الحرب أو السلم ، وذلك بعد اتفاقية فينا للعلاقات الدبلوماسية عام ١٩٦١ .

وبناء على هذه الصيحات التسوسولوجية بدأ ظهور علم المفاوضات الدولية الذي اقتص بشوية المنازعات السياسية والعسكرية الدولية ومع كثرة المجالات المتنوعة التي ظهرت في المجتمع الدولي بدأ خبراء العلاقات الدولية ، وبالتحديد الدكتور محمد بدر الدين الذي وضع أن على العلماء والباحثين ضرورة تطوير موضوعات المفاوضات خصوصا في المجالات المستحدثة وعلى سبيل المثال : الموضوعات المرتبطة بمجال النقل والمجالات الجمركية ، والملكية الفكرية ، والبيئة والمجالات الاقتصادية التجارية والصناعية والسياحية والخدمية بوجه عام .

وبالتالي سوف يعتبر علم المفاوضات الدولية هو النواة الذي يساعد على النهوض بالإطار النظري للمفاوضات ، وذلك من خلال الاعتماد على مدخل التسوسولوجيا الاستراتيجية ، وميدان علم الاجتماع وعلاقته بعلم التفاوض حتى يصبح الإطار النظري للمفاوضات ينتمى إلى الدراسات الاستراتيجية لان المفاوضات هي بمثابة عملية اجتماعية استراتيجية ،

وبناء على ذلك قد تناول هذا الفصل بدايات ظهور مفهوم الاستراتيجية الذي اقترن في بداياته بالمجالات العسكرية حتى تطور هذا المفهوم ليشمل كافة المجالات غير العسكرية في الوقت الراهن وقد وضحت الدراسة أن أول من استخدم تعبير الدراسات الاستراتيجية هو المفكر البريطاني "السثير بوخان" عام ١٩٥٨، ومنذ ذلك الحين قد شاع استخدام مصطلح الدراسات الاستراتيجية في أرجاء العالم والتي تهدف إلى تناول كافة المجالات التي تعزز الاستراتيجية القومية على المستوى القومي ونطاقاتها الإقليمية والعالمية ، ثم حاولت الدراسة إظهار حقيقة جوهرية وهي أن علم الاجتماع له ميدان بحثي متخصص لعلم التفاوض ، وقد تناولت الدراسة بعض نماذج من الفروع المعاصرة لعلم الاجتماع مثل : علم الاجتماع القانوني والاقتصادي والمهن ، وأيضا علم الاجتماع العالمي أو ما يطلق عليه علم اجتماع ما بعد المجتمعات ، وقد وضحت الدراسة أن علم النفس الاجتماعي هو ذلك الفرع من علم الاجتماع التي يرتبط بتنمية مهارات التفاوض ، وقد اتضح من خلال علم الاجتماع القانوني أن التفاوض يرتبط بكل من الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق وهذه هي الهيكلية التي اقترحتها الدراسة أما المفاوضات أو المفاوضات فقد تستخدم بمعنيين مختلفين المعنى .

الأول التقليدي : وهو الذي يشير على نمط من عملية تسوية النزاع التي تحاول فيها الأطراف المتنازعة مباشرة إيجاد حل يقبله الأطراف المتنازعة .

أما المعنى الثاني المستقبلي : والتي تسعى إلى تحقيقه الدراسة وهو تناول المفاوضات في كافة التفاعلات الاجتماعية بما في ذلك التفاعلات التي لا تتضمن صراعا أو نزاعا صريحا ، وإنما يحاول طرفيها الوصول إلى اتفاق ، وفي ضوء المعنيين قد يحدث التفاوض بإحدى أنواعه المتعددة

التي تناولها علم الاجتماع القانوني مثل الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق .

ثم تناول **العنصر الثاني** : موقف الإطار النظري للمفاوضات والتفاوض ، وذلك من خلال تناول الاختلافات الفكرية في تناول التفاوض لأن كل باحث أو مفكر قد تناول التفاوض من وجهة نظر متخصصة وقد استفادة الدراسة من ميثاق الأمم المتحدة ١٩٤٥ المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس بشأن حل المنازعات حلاً سلمياً يرتبط بالسلم والأمن معاً من خلال ما نصت عليه هذه الفقرة بأن **المفاوضة والتحكيم والوساطة والتوفيق والتسوية القضائية** وقد اعتبرت الدراسة أن هذه الوسائل جميعاً بمثابة تصنيفات ترتبط بالمنازعات الدولية التي ساعدت على النهوض بعلم المفاوضات الدولية.

أما ما قصده الدراسة هو تطوير هذه التصنيفات بناء على صيحات خبراء العلاقات الدولية وحتى تصبح لها **هيكلية واضحة المعالم** ويصبح لها إطار نظري يحدد لغة الحوار التفاوضي لهذه الهيكلية وكانت **الهيكلية المقترحة** وفقاً لترتيبات علم الاجتماع القانوني (**الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق**) ويطلق على هذه الوسائل مصطلح أركان لتلك الهيكلية المقترحة وتصبح أيضاً التسوية القضائية بمثابة أداة مساعدة لتلك الأركان وليست ركن متخصص من التفاوض أما المفاوضات تعتبر بمثابة إطار للغة الحوار التفاوضي .

أما **العنصر الأخير** من هذا الفصل فقد ركز على المفاوضات باعتبارها إطار نظري للغة الحوار التفاوضي وذلك من خلال وضع إطار تصوري عن شرائح حلقة دورة المفاوضات في المجالات المتخصصة وقد قسمت إلى أربع شرائح هي : **المعلومات التفاوضية ، والأسلوب وبيئة العمل ، والتنظيم والتخطيط ، ثم التقدير والاستعلام .**

٥.٢ هوامش الفصل الثاني :

(*) علم الاجتماع Sociology : قد أشار علماء الاجتماع وفي مقدمتهم أوجست كونت أن علم الاجتماع Sociology هو أكثر العلوم عمومية لأنه يتناول كافة ظواهر الحياة الاجتماعية، وبالتالي يعرف علم الاجتماع " بأنه علم المجتمع أو علم العلاقات والعمليات الاجتماعية الذي يهتم بدراسة كافة أنواع الجماعات الاجتماعية والفعل الاجتماعي ودراسة التنظيم الاجتماعي والتغير الاجتماعي والنظم بمختلف أنواعها"

(*) السوسيولوجيا الاستراتيجية : " هي تفسير طائفة من الظواهر التي يتم وصفها بأنها ظاهرة اجتماعية استراتيجية عن طريق التتبع التاريخي للتراث البحثي عن تلك الظاهرة ، وبحث الاتجاهات الاستراتيجية التي ترتبط بها مع تنظيم وترتيب المعرفة التي تساعد على توجيه البحوث التي تفسر الواقع الاجتماعي الاستراتيجي للظاهرة محل البحث من خلال الاعتماد على نظرية علم الاجتماع وتكاملها مع النظريات الأخرى لباقي العلوم الاجتماعية من خلال الأفرع المعاصرة لعلم الاجتماع _ انظر : اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، رسالة ماجستير غير منشورة ، القاهرة ، ٢٠٠٢ ، ص ٥٢

(١) الموسوعة السياسية ، " علم الحروب والصراعات - البوليمولوجيا - " ، الجزء الرابع ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٦ ص ١٧٣ .

(٢) محمود خلف ، النظرية والممارسة الدبلوماسية ، الدار البيضاء : منشورات جامعة الحسن الثاني - كلية العلوم القانونية والاجتماعية ، ١٩٨٨ ص ٤٧ .

(*) ماكس فيبر : " ولد عام ١٨٦٤ وتوفي عام ١٩٢٠ ، نشأ في - إيرفريت Erfert بألمانيا ، ويعتبر عالم من علماء الاجتماع الذي اهتم بالمجال القانوني والاقتصادي والاجتماعي . أنظر: جمال أبو شنب ، الفكر الاجتماعي الغربي حتى القرن العشرين ، الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ٢٠٠٥ ، ص ١٨١

(3) Weber,M., "The Theory of Social and Economic Organisation "., (Handerson& Parsons;Trans). (GlencoeIII,University,press,1947).PP.145-146

(*) من أشهر الاتفاقيات والاجتهادات أو القوانين أو حتى مشاريعها في ممارسة العمل الدبلوماسي هي :-

- مشروع قانون بلونتشلي (١٨٦٨)
- قرار معهد القانون الدولي _ نيويورك (١٩٢٩)
- نظام معهد القانون الدولي _ كمبردج (١٨٩٥)
- مشروع معهد الحقوق _ هارفارد (١٩٣٢)
- مشروع قانون بيسوا (١٩١١)
- اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية (١٩٦١)
- مشروع اتفاقية المعهد الأمريكي للقانون الدولي (١٩٢٥)
- اتفاقية فيينا للعلاقات القنصلية (١٩٦٣)
- اتفاقية لاهافانا (١٩٢٨)
- اتفاقية البعثات الخاصة - نيويورك (١٩٦٩)
- اتفاقية المنظمات الدولية _ فيينا (١٩٧٥)

انظر: محمود خلف ، النظرية والممارسة الدبلوماسية ، مرجع سابق
ص ٤١

(٤) الموسوعة السياسية ، " علم الحروب والصراعات - البوليولوجيا

الجزء الرابع ، مرجع سابق ، ص ص ١٧٤-١٧٥

(*)الدكتور : محمد بدر الدين زايد: خريج كلية الاقتصاد والعلوم

السياسية ١٩٧٨ حصل على درجة الدكتوراه في العلاقات الدولية

عام ١٩٩٠ التحق بالسلك للدبلوماسي المصري عام ١٩٨٠ ،

وعمل في بعثات مصر في شيكاغو والرياض ، وقائما بأعمال

سفيرة مصر في أوتاروا كنذا ، وبدا عمله في عام ٢٠٠٣ سفير

لمصر في اليمن وله العديد من الدراسات والأبحاث المنشورة .

(٥) محمد بدر الدين زايد، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة ،

القاهرة : مكتبة الشروق الدولية ، ٢٠٠٣ ، ص ١٠

(٦) محمد بدر الدين زايد، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة ،

مرجع سابق ، ص ١٤

(*)- السوسيولوجيا العسكرية : أول من استخدم هذا المصطلح هو

الدكتور : احمد إبراهيم خضر أستاذ علم الاجتماع العسكري والذي

حصل على درجة الدكتوراه في هذا التخصص برسالة إشراف

مشترك بين جامعة القاهرة وجامعة شيكاغو وجامعة ميريلاند

بالولايات المتحدة الأمريكية ، وقد أشار الدكتور احمد خضر أن

السوسيولوجيا العسكرية تركز على الأوضاع الاجتماعية

والسياسية للقوات المسلحة المرتبطة بالسياسة العسكرية مع

اندماجها بالأبعاد الاجتماعية والسياسية والاستراتيجية أنظر : احمد

إبراهيم خضر ، علم الاجتماع العسكري التحليل السوسيولوجي

لنسق السلطة العسكرية ، القاهرة : دار المعارف ، ١٩٨٠ ،

ص ص ٥٠-٥١

وقد طور الباحث : اشرف سليمان : مفهوم السوسيوولوجيا العسكرية إلى مسمى الاتجاهات الاجتماعية العسكرية Military Sociological Trends ووضع لها تعريف " بأنها المفهوم الشامل للاتجاهات الاجتماعية العسكرية في المجالات العسكرية والأمنية ذات الأبعاد الاستراتيجية والتي ترتبط بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني وعلاقتها بالأمن القومي داخليا وخارجياً

انظر : اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل سوسيوولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص ٥٣ ،

(*) الميتاسوسيوولوجيا : يطلق عليها الجوانب المنطقية فيما وراء العلم Science – Meta ، وهي تهتم بمنطقية البحث السوسيوولوجي أكثر من اهتمامها بمبادئ وتعميمات تفسير ظاهرة من الظواهر المتصلة بالحياة أو التفاعلات الاجتماعية : انظر : اشرف سليمان دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن القومي : تحليل سوسيوولوجي للأمن القومي الخارجي ، مرجع سابق ، ص ٥٢

(*) الدكتور : محمد على محمد (رحمه الله) كان أستاذ علم الاجتماع بكلية الآداب جامعة الاسكندرية.

(٧) انظر الملاحق : الملحق (٢-١) شكل يوضح التصنيف في تناول الفكر الاجتماعي الاستراتيجي المرتبط بالاستراتيجية القومية من خلال البحث في السوسيوولوجيا العسكرية والسوسيوولوجيا الاستراتيجية .

(٨) محمد على محمد ، محمد عاطف غيث ، دراسات في التنمية والتخطيط الاجتماعي ، الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٠ ، ص ٢٠٨ .

(٩) الموسوعة العسكرية ، "الاستراتيجية" ، الجزء الأول ، بيروت :
المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨١ ، ص ٦٦ .

(*) **كارل فون كلاوزفيتز Karl Von Clausewitz** : جنرال بروسي .
، وكاتب عسكري ومنظر استراتيجي، ولد في ألمانيا عام ١٧٨٠ ،
وتوفي عام ١٨٣١ . انظر : كارل فون كلاوزفيتز ، تعريب زيدان
بليغ ، حول الحرب ، بيروت : دار الهدى للنشر ، ١٩٦٣ ، ص ٣

(*) **بازل ليدل هارت Basil Liddell Hart** : مفكر عسكري
استراتيجي إنجليزي ، ومن رواد القرن العشرين ، ولد في باريس
في ٣١ أكتوبر عام ١٨٩٥ ، وتوفي في يناير ١٩٧٠ ، وكان يوقع
دائماً على دراساته الاستراتيجية باسم (كابتن ب. هـ .
ليدل هارت) أنظر بريان بوند ، للفكر العسكري عند ليدل هارت
، ترجمة سمير كرم بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ،
١٩٧٩ ، ص ١٣

(١٠) الموسوعة العسكرية ، "الاستراتيجية" ، الجزء الأول ، مرجع سابق ،
ص ٦٦ .

(*) **أندريه بوفر** : جنرال فرنسي ولد عام ١٩٠٢ وتوفي عام ١٩٧٥
ولبوفر مفهوم خاص عن الاستراتيجية فهو يرفض الاستراتيجية
التقليدية التي سادت من عصر كلاوزفيتز حتى ليدل هارت ، والتي
تتبنى وجهات النظر أن القوة العسكرية قادرة على توجيه السياسة
ووضع بوفر تعريفاً جديداً للاستراتيجية "فهى فن الاختيار بين
النظريات المختلفة والأساليب المتنوعة المتاحة لما يناسب الحالة
التي يواجهها القائد تحقيقاً للأهداف السياسية". أنظر: الموسوعة
العسكرية "أندريه بوفر" ، الجزء الأول، مرجع سابق ،
ص ٢١٥ .

(*) زكريا حسين احمد : ضابط من القوات المسلحة المصرية حصل على درجة دكتوراه الفلسفة في الاستراتيجية القومية من أكاديمية ناصر العسكرية العليا في ديسمبر عام ١٩٩١ . تدرج في المناصب القيادية حتى وصل إلى مدير أكاديمية ناصر العسكرية العليا ثم رئيس هيئة البحوث العسكرية المصرية ، ويعتبر في الوقت الراهن من المفكرين للمجهود العلمي والبحثي وله العديد من المؤلفات والأبحاث التي تدرس في الأكاديميات والجامعات .

(*) "الحرب الشاملة" : تعتبر مفهوماً للتعبير عن حالة الصراع المسلح الذي يندلع بين قوتين أو أكثر ويتم فيه استخدام كافة الأسلحة كأسلحة تقليدية أو نووية دون تمييز بين الأهداف المدنية والعسكرية ، ويعنى ذلك أن الحرب الشاملة لا تقف عند خط جبهة القتال في الميدان وإنما تمتد إلى ضرب الأهداف العسكرية والاقتصادية والسكانية وغالباً يكون السبب في اندلاع الحرب الشاملة عندما يتزايد الخلاف بين القوى المتشابكة في الآراء ويرفض أي من الأطراف المتشابكة التخلي عن رأيه ، وبالتالي فهذا النوع من الحروب يتسم بالعنف المتزايد وضخامة الخسائر والمصاريف. أنظر: محمد شرف الدين علي، الحرب والعالم، المغرب، مطبعة أمير، ١٩٨٦، ص ٦٨.

(١١) زكريا حسين أحمد، السيادة العسكرية المصرية في التسعينات، القاهرة: منشورات وزارة الإعلام - الهيئة العامة للاستعلامات ، ١٩٩٢ ، ص ٣١ .

(*) فاسيلي دانييلوفيتش سوكولوفيسكي : مارشال ومفكر ومؤرخ عسكري سوفيتي ولد عام ١٨٩٧ وتوفي في ١٠/٥/١٩٦٨ وقد أعد

كتاب "الاستراتيجية العسكرية" وأظهر بهذا الكتاب العلاقة بين الاستراتيجية من جهة والتكتيك والعمليات من جهة أخرى، والعلاقة بين الدفاع والهجوم، ودور الأسلحة التقليدية والأسلحة التدمير الشامل في الحرب الحديثة. أنظر: الموسوعة العسكرية، فاسيلي سوكولوفيسكي، الجزء الرابع، مرجع سابق، ص ٤٩٠

(١٢) الموسوعة العسكرية، "الاستراتيجية"، الجزء الأول، مرجع سابق، ص ٦٦.

(١٣) زكريا حسين أحمد، السياسة العسكرية المصرية في التسعينات، مرجع سابق، ص ٣٢

(١٤) الموسوعة السياسية، "استراتيجية"، الجزء الأول، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥ ، ص ١٧٠.

(*) أميل دور كايم : " ولد عام ١٨٥٨ وتوفي عام ١٩١٧ ، وهو يعد من أوائل الفرنسيين في علم الاجتماع الذي صاغ أفكارا ونظريات تؤكد التضامن الاجتماعي بدلا من الصراع الاجتماعي . أنظر: جمال أبو شنب ، الفكر الاجتماعي الغربي حتى القرن العشرين ، الاسكندرية: دار المعرفة الجامعية ، ٢٠٠٥ ، ص ١٠٥

(١٥) عبد الهادي الجوهري ، " علم الاجتماع القانوني " ، قاموس علم الاجتماع المترجم عن قاموس ميتشل لعلم الاجتماع ولفيف من علماء الاجتماع العالميين ، القاهرة : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٩ ، ص ١٧٤

(*) شارلوت سيمور سميث : عالمة من علماء الانثروبولوجيا الاجتماعية أنهت دراستها في جامعة لندن حيث حصلت على درجة الدكتوراه في الانثروبولوجيا الاجتماعية من معهد دراسات أمريكا

اللاتينية ، وتعمل أستاذ الأنثروبولوجيا الاجتماعية بجامعة الامازون
- في ايكييتوس ببيرو .

(١٦) شارلوت سيمور - سميث ، موسوعة علم الإنسان المفاهيم
والمصطلحات الأنثروبولوجية ، ترجمة نخبة من علماء الاجتماع ،
القاهرة : المجلس الأعلى للثقافة " المشروع القومي للترجمة " ،
١٩٩٨ ، ص ٢٣٤

(١٧) شارلوت سيمور - سميث ، موسوعة علم الإنسان المفاهيم
والمصطلحات الأنثروبولوجية ، مرجع سابق ، ص ٧٣٦

(١٨) شارلوت سيمور - سميث ، نفس المرجع السابق ، ، ص ٦٤٤
(١٩) الموسوعة السياسية ، " علم الاجتماع الاقتصادي " ، الجزء الرابع
، مرجع سابق ، ص ١٦٢

(٢٠) قاموس علم الاجتماع ، " علم اجتماع المهن " ، إعداد نخبة من
أساتذة علم الاجتماع ، الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٥
، ص ٤٦٢

(٢١) عبد الهادي الجوهري ، " علم الاجتماع القانوني " ، قاموس علم
الاجتماع المترجم عن قاموس ميتشل لعلم الاجتماع ولغيف من
علماء الاجتماع العالميين ، مرجع سابق ، ص ١٧٨

(٢٢) جورج فريدمان ، بيار نافيل ، رسالة في سوسيولوجيا العمل ،
ترجمة يولاند عمانوئيل ، بيروت - باريس : منشورات عويدات ،
١٩٨٥

(23) Toffler , Alvin , "The Third Wave " , New York ,
William Morrow and Company , Inc., 1980.p.26

(24) Druck , Peter , "Post-Capitalist society " , New York ,
Harper Business, 1993.P.8

(25) John Urry " ، Sociology Beyond Societies"
,Routledge , London,1999

(٢٦) قاموس علم الاجتماع ، " علم النفس الاجتماعي " ، إعداد نخبة من
أساتذة علم الاجتماع ، مرجع سابق ، ص ٤٣٤

(٢٧) عبد الهادي الجوهري ، " التوافق " ، قاموس علم الاجتماع
المترجم عن قاموس ميتشل لعلم الاجتماع ولفيف من علماء
الاجتماع العالميين ، مرجع سابق ، ص ٧٠

(٢٨) عبد الهادي الجوهري ، " المهنة والحرفة " ، قاموس علم الاجتماع
، نفس المرجع السابق ، ص ٢٤٤

(٢٩) صلاح مخيمر ، عبده ميخائيل رزق ، المدخل إلى علم النفس
الاجتماعي ، القاهرة : مكتبة الأنجلو المصرية ، ١٩٦٠ ، ص ٨٦

(٣٠) شكل (٢-١) من إعداد الباحث : يوضح وسطية القدرة بين الإرادة
والقيادة في مهارلت التفاوض .

(٣١) صلاح مخيمر ، عبده ميخائيل رزق ، المدخل إلى علم النفس
الاجتماعي ، مرجع سابق ، ص ٩٣

(٣٢) أنظر : ميثاق الأمم المتحدة ١٩٤٥ الفصل السادس (في حل
المنازعات حلاً سلمياً) - المادة (الثالثة والثلاثون) الفقرة (١) .

(*) أنظر رأي : الدكتور محمد بدر الدين زايد في هذا الفصل حينما
أشار بأن المجتمع الدولي يحتاج دائماً إلى الأداة التفاوضية نظر
للكم الهائل من العلاقات والتفاعلات بين الوحدات الدولية مثل
المؤسسات والمنظمات الدولية والشركات العالمية ومتعددة
الجنسيات ونظراً للعدد الضخم وغير المسبوق لأنماط التفاعلات
التفاوضية التي تمارسها الدول والمؤسسات والمنظمات بل والأفراد

على المستوى الدولي وما يتسم به قدر كبير من هذه التفاعلات من
تعدد وتنوع فني كبير على سبيل مثال : في المجالات الجمركية
وما يحيط بها من تفاصيل فنية دقيقة لا يستطيع الساسة
والديبلوماسيون التصدى لها بمفردهم وأيضا مثل الملكية الفكرية
المرتبطة بمجالات متعددة أو قضايا البيئة بتعقيداتها العلمية والفنية
وبالإضافة إلى ذلك كافة النواحي الاقتصادية المتخصصة مثل :
المجالات التجارية والصناعية والسياحية والخدمية بوجه عام :
انظر هذا الفصل .

(*) **انظر في هذا الفصل :** المقصود بالسوسيولوجيا الاستراتيجية
المرتبطة بمحاولات النهوض بالإطار النظري للمفاوضات .
(*) **انظر في هذا الفصل :** علم الاجتماع وميدانه البحثي في علم
التفاوض .

(٣٣) **شكل (٢-٢) من إعداد الباحث :** يوضح الجذور الأولى لعمليات
التفاوض والهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام .

(٣٤) **شكل (٢-٣) من إعداد الباحث :** يوضح الإطار النظري التصوري
للمفاوضات في المجالات المتخصصة .

(٣٥) **شكل (٢-٤) من إعداد الباحث :** يوضح المعلومات المرتبطة
بالعمليات التفاوضية .

(٣٦) **شكل (٢-٥) من إعداد الباحث :** يوضح الوسائل الأساسية
للمعلومات التفاوضية .

(٣٧) **شكل (٢-٦) من إعداد الباحث :** يوضح الوسائل الثلاثة المتصلة
بعلم اللغويات للمعلومات التفاوضية .

(٣٨) احمد بدوي ، معجم مصطلحات الأعلام ، بيروت : دار الكتاب اللبناني ، ١٩٨٥ ، ص ١٦٩

(٣٩) احمد بدوي ، معجم مصطلحات الأعلام ، مرجع سابق ، ص ١٥٣

(٤٠) احمد بدوي ، نفس المرجع السابق ، ص ٥٨

(٤١) شارلوت سيمور سميث ، موسوعة علم الانسان ، مرجع سابق ، ص ٥٨٨

(٤٢) شكل (٢-٧) من إعداد الباحث : يوضح دورة المعلومات في تحول بيانات إلى معلومات قيمة لعملية تفاوضية .

(٤٣) جيهان رشتي، الأسس العلمية لنظريات الأعلام ، القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٨٧، ص ١٢٥

(٤٤) سيد الهواري ، التنظيم "الهياكل والسلوكيات والنظم " ، القاهرة : مكتبة عين شمس ، ١٩٨٦ ، ص ١٥٣

(٥) انظر في هذا الفصل : التعريف الذي وضعته الدراسة عن مفهوم الاستراتيجية .

(٤٥) شكل (٢-٨) من إعداد الباحث : يظهر التنظيم في العمليات التفاوضية .

(٤٦) شكل (٢-٩) من إعداد الباحث : يظهر التخطيط في العمليات التفاوضية .

الفصل الثالث
الوساطة وتطبيقاتها
على
الأمن الاقتصادي البحري

تمهيد :

تعتبر الوساطة بمثابة الركن الأول في الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام ، وسوف تحاول الدراسة من خلال هذا الفصل أن تتناول الوساطة الدبلوماسية المتخصصة على المستويين الإقليمي والعالمي وتطبيقها على مجال الأمن الاقتصادي البحري من خلال المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية المتخصصة وأيضاً سوف يحاول هذا الفصل إظهار دور الوساطة على المستوى الوطني من خلال تطبيقها على نموذج لمنظومة النقل البحري المصري ، وأخيراً يسعى هذا الفصل لتقديم نموذج مقترح لتعزيز الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي من خلال النموذج المستقبلي عن المنظمة البحرية العربية ، وسوف نتناول الدراسة ذلك من خلال العناصر التالية :

١-٣ الوساطة .

٢-٣ المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري .

٣-٣ الوساطة على المستوى الوطني .

٤-٣ الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي (نموذج مستقبلي)

٥-٣ خاتمة الفصل الثالث .

١.٢ الوساطة:

ارتبط مصطلح الوساطة بالمجال الدولي عن طريق القانون الدولي العام السذي وضوح طبيعة هذا المصطلح بأنة وسيلة لتسوية المنازعات بين الدول من خلال سعى دولة لإيجاد حل لنزاع قائم بين دولتين عن طريق التقرير بينهم في وجهات النظر . أما الوسيلة المستخدمة في الوساطة هي الدبلوماسية^(١) (بدر ٢٠٠٣).

وهذه الفكرة المتداولة عن الوساطة هي بمثابة أفكار تقليدية عن ذلك المصطلح لان الوساطة لا ترتبط فقط بتسوية المنازعات بين الدول ولكن هذا المصطلح له ممارسات أخرى في المجال الدولي يمكن أن يمارس عن طريق المنظمات الإقليمية والعالمية المتخصصة التي تضع الاتفاقيات والمعاهدات المتخصصة ، ويمارس أيضا مصطلح الوساطة على المستوى الوطني لأنه على غرار التحكيم فهناك التحكيم الوطني وهناك أيضا التحكيم الدولي ومن خلال هذا التطابق بين أهداف التحكيم والوساطة وهو كيفية الوصول إلى تسوية نزاع قائم ، ولكن مع اختلاف الأسلوب في تنفيذ طبيعة العمل ، ولذلك سوف تحاول الدراسة توضيح الممارسات الأخرى للوساطة في المستوى العالمي ، وأيضا توضيح ممارستها على المستوى الوطني وذلك على النحو التالي:

لـ الوساطة على المستوى العالمي:

أن الوساطة على المستوى العالمي ، والتي ترنو إليها الدراسة هي الوساطة العالمية الخدمية التي تتحرر من منطق تسوية المنازعات الدولية .

فهذه النوعية من الوساطة التي قصدها خبراء العلاقات الدولية في مطالبتهم للعلماء والباحثين بتناول الموضوعات الجديدة التي تساعد الدبلوماسية المتخصصة في إنجاز مهامها العملية من خلال تطوير الدراسات التي تحوى هذا الجانب المتخصص ولكن قبل أن نتناول الدراسة نماذج من الوساطة في المجال العالمي يجب أن نتناول ماهية الدبلوماسية وعلاقتها بالمنظمات الدولية المتخصصة ثم تسعى لعرض نماذج من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة على المستوى الإقليمي والعالمي ، وذلك على النحو التالي :-

أولاً ماهية الدبلوماسية وعلاقتها بالمنظمات الدولية المتخصصة:

تداول مصطلح الدبلوماسية Diplomacy خلال مراحل تاريخية عبر العصور المختلفة للدلالة على الوثائق والأوراق الرسمية الصادرة عن الملوك والأمراء ، ثم تطور هذا المصطلح ليشمل الوثائق التي تتضمن نصوص الاتفاقيات والمعاهدات .

أما في معناه المعاصر فيعرف ذلك المصطلح " بأنه مجموعة المفاهيم والقواعد والإجراءات والمراسم والمؤسسات والأعراف الدولية التي تنظم العلاقات بين الدول والمنظمات الدولية والممثلين الدبلوماسيين بهدف خدمة المصالح العليا الأمنية والاقتصادية والسياسات العامة للدول وللتوفيق بين مصالح الدول بواسطة الاتصال وتبادل أجراء المفاوضات وعقد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية " (٢) (الموسوعة السياسية ١٩٨٥).

وسوف تركز الدراسة على دبلوماسية المنظمات الدولية المتخصصة التي تحاول أن تستخدم الوساطة بين أعضائها في المجتمع الدولي من أجل تعزيز الطابع الخدمي في المجالات المتخصصة وأيضاً من أجل استخدام المفاوضات في صياغة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات المجالات المتخصصة وغير ذلك من المهام .

لأن المنظمات الدولية المتخصصة تعتبر مختلفة في طبيعة عملها عن البعثات الدبلوماسية للدول أو المنظمات الدولية الشاملة ولكن يمكن للدراسة أن توضح طبيعة المنظمات الدولية المتخصصة في اختصاصها الإقليمي أو العالمي ولكن يجب التفرقة أولاً بين المصطلحات دولية هامة وهي المنظمة الدولية والنظام والتنظيم الدولي وذلك على النحو التالي :-

تأكيد الفرق بين المنظمة الدولية والنظام والتنظيم الدولي:

أن هذه التفرقة تعتبر من الملاحظات الجديرة بالتسجيل لأنه ينبغي عدم الخلط الفكري بين اصطلاح " منظمة دولية " و " نظام دولي " و " تنظيم دولي " ، لأن لكل منهما تعريفاً لغوياً يختلف عن الآخر .

فمصطلح " المنظمة الدولية " لا يوجد اختلاف بينه وبين مصطلح "المنظم الدولي" فالمعنى الجوهرى واحد لكل من المصطلحين وبالتالي فتعريف المنظمة أو المنظم الدولي لا خلاف بينهما والتعريف المتفق عليه بين فقهاء القانون الدولي للمنظم أو المنظمة الدولية هو :

" تجمع إرادي لعدد من أشخاص القانون الدولي" مترابط في شكل هيئة دائمة يتم إنشاؤها بموجب اتفاق دولي ويتمتع بإرادة ذاتية ، ومزود بنظام قانوني متميز، وبأجهزة مستقلة يمارس المنظم من خلالها نشاطه لتحقيق الهدف المشترك الذي من أجله تم إنشاؤه" (٣) (الدقاق ١٩٩٧).

ويتضح من التعريف السابق انه قد تناول ثلاث عناصر أساسية تتميز بها المنظمة الدولية هي :

العنصر الأول هو التجمع الإرادي لعدد من أشخاص القانون الدولي ويقصد بهم الدول .

أما **العنصر الثاني** بموجب اتفاق دولي ويتمتع بإرادة ذاتية ، ويعني ذلك أن كافة التصرفات التي تصدر عن هذا المنظم إنما تنتسب إليه وحده إي التميز والاستقلال عن الدول الداخلة في عضويته ، أي يتمتع بإرادة ذاتية ويكون له هيكل تنظيمي مستقل والمتمثل في مجموع الأجهزة التي تمارس نشاطها باسمه ولحسابه وتعبير عن إرادته الذاتية. والعنصر الثالث :

أن يكون المنظم مزود بنظام قانوني متميز ، ويعنى ذلك أن المنظمات الدولية لها حصانات وامتيازات في القانون الدولي يتمتع بها في إقليم كل دولة تدخل في عضويتها ، ويتمتع بهذه الحصانات والامتيازات موظفو المنظم في حدود معينة ، كذلك فان مباني وممتلكات واموال المنظم تتمتع بحرية ويستوجب صيانتها وحمايتها .

والوافع بأنه على الرغم من أن مصطلح "منظمة" و"منتظم" يؤيدان في النهاية إلى معنى واحد ، إلا أن للدكتور محمد سامي عبد الحميد^(٤) كان له رأي فقهي آخر في اندماج المصطلحين لمعنى مصطلح واحد وتناول ذلك في مؤلفه " قانون المنظمات الدولية " عام ١٩٩٧ حينما أشار بأنه "يلاحظ أن مصطلح "المنظمة الدولية" هو المتفق على استخدامه لدى جمهور الفقه العربي كترجمة للاصطلاح الإنجليزي An international organization أو للاصطلاح الفرنسي Une Organisation internationale ، فمن الجدير بالذكر أن اثنين من أساتذة القانون الدولي المصريين هما الدكتور محمد طلعت الغنيمي الدكتور محمد سعيد الدقاق قد انفردا باستخدام ترجمة أخرى للمصطلحين سالف الذكر عن " المنظمة الدولية " فقد أطلقوا على هذا المصطلح اسم "المنتظم الدولي"^(٥) (عبد الحميد ١٩٩٧) .

أما مصطلح "النظام الدولي" هو "مجموعة القواعد القانونية المنظمة لموضوع رئيسي معين أو المرتبطة بإطار موضوعي محدد مثل نظم الزواج أو الملكية في القانون الداخلي ونظم الحياد أو التمثيل الدبلوماسي أو القنصلي في القانون الدولي العام"^(٥) (عبد الحميد ١٩٩٦) .

وبخصوص مصطلح "التنظيم الدولي" فهناك اختلاف بين الفقهاء على تحديد دوافع ، وتعريف ذلك المصطلح ولكن كما ذكرنا من قبل ماهية المنظمة أو المنتظم فيجب عدم الخلط بين التنظيم من حيث هو فكرة وبين المنظمة أو المنتظم من حيث هو الأداة لتحقيق تلك الفكرة ، فمن هنا يمكن للدراسة أن تعرف "التنظيم الدولي" من حيث هو فكرة بأنه "مجموعة القواعد التي ترتب عمل المنظمات الدولية ، وتبين كيفية تعاون الدول والاستفادة من تلك القواعد"^(٦) (الريان ١٩٥٥) .

وكان للدكتور إبراهيم محمد الغناني ملاحظة على مصطلح "التنظيم الدولي" مرتبطة ببدايات استخدام هذا المصطلح بقوله:

"إن عبارة التنظيم الدولي قد بدأ استخدامها في كتابات الفقهاء منذ بداية القرن العشرين وبخاصة في مقال للفقير الألماني "ولتر شوكنج" بعنوان "مقدمة لدراسة التنظيم الدولي" عام ١٩٠٨ وكان القصد من هذه العبارة هو تحديد مظاهر الاتحاد بين الدول تحقيقاً للمصالح المشتركة ولإشباع الحاجات المتبادلة بينها".

أما الاختلافات في تحديد دوافع التنظيم الدولي فهناك من الفقهاء من رأى أن هذه الدوافع للتنظيم الدولي تكمن في الأمن العالمي المرتبط بتعزيز التعاون في المجالات الاقتصادية والاجتماعية ، وغيرها من المجالات المتخصصة التي تحقق أهداف التنظيم الدولي^(٧) (الغناني ١٩٧٥) .

وسوف توضح الدراسة بعد ذلك الفرق بين المنظمات الدولية المتخصصة في اختصاصها الإقليمي أو العالمي وذلك على النحو التالي :-
ثالثاً الفرق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة:

المنظمات الإقليمية الشاملة -

يضع لها الدكتور مفيد شهاب تعريفاً بأنها " تجمعات إقليمية تضم مجموعة من الدول المتجاورة المتضامنة، التي تعمل من أجل حفظ السلم والأمن الدوليين ، ودعم التعاون في المجالات الاقتصادية والاجتماعية وغيرها"^(٨) (سرحان ١٩٧٦).

أما المنظمات الإقليمية المتخصصة -

فيرفها الدكتور عبد العزيز سرحان " بأنها المنظمات التي تكون قاصرة على مجموعة معينة من الدول ، ويكون ذلك راجعاً إلى طبيعة الأهداف المتخصصة التي قامت المنظمة لتحمل مسؤولياتها "^(٩) (سرحان ١٩٧٦).

وهناك ملاحظة جديرة بالتسجيل والدراسة في صدد الحديث عن المنظمات الإقليمية الشاملة والمتخصصة فهناك منظمات ذات اختصاص شامل ، اقتصادية، سياسية ، اجتماعية ، أمنية وغيرها من التخصصات ، وهناك في نفس الوقت منظمات أخرى ذات اختصاص محدود أو نوعي ، ومن خلال هذه الملاحظة يمكن للدراسة أن تضع تعريف لكل من المنظمة العالمية الشاملة ، والمنظمة العالمية المتخصصة وذلك فيما يلي :-

المنظمة العالمية الشاملة

هي تجمع إرادي للدول على مختلف النطاقات العالمية في شكل هيئة دبلوماسية ذات اختصاصات شاملة تسعى من خلالها لوضع معايير لتنظيم المجتمع الدولي .

أما المنظمة العالمية المتخصصة

هي تجمع إرادي للدول على مختلف النطاقات العالمية في شكل منظمة دبلوماسية متخصصة في مجالات محددة تستمد شرعيتها من الهيئة الدبلوماسية العالمية الشاملة .

وبعد أن تناولت الدراسة التفرقة بين المنظمات الإقليمية ، والمنظمات العالمية باعتبارهم منظمات تهتم بالوساطة الدبلوماسية في المجتمع الدولي ، ولكن مصطلح الوساطة الدبلوماسية في حد ذاته هو مصطلح متشعب التخصصات ، ومعنى ذلك أن هذا المصطلح لا يرتبط فقط بتسوية المنازعات الدولية ذات الأبعاد السياسية أو العسكرية ، وإنما تمتد الوساطة الدبلوماسية إلى تخصصات متنوعة لأنها يدخل في نطاقها تخصصات متعددة سواء كانت تلك الوساطة المرتبطة بال مجال الدولي سياسية أو عسكرية أو اقتصادية واجتماعية ، وغير ذلك من التخصصات المتعددة . فالوساطة التجارية الدولية فرع من التخصص الاقتصادي وعلى سبيل المثال كإعارة خبير فني لإحدى الدول لإجراء

مفاوضات مع منظمة التجارة العالمية ، وبالتالي أصبحت تلك الوساطة التي يقوم بها هذا الخبير التابع لهذه الدولة وساطة دبلوماسية غير مباشرة^(١٠) (بدر ٢٠٠٣).

أما الوساطة الدبلوماسية المباشرة من وجهة نظر الدراسة فهي ترتبط بالمنظمات الإقليمية والعالمية سواء كان تلك المنظمات ذات اختصاص شامل أو متخصص ، وسوف توضح الدراسة هذا التطابق من خلال نموذجين دوليين هما نموذج لجامعة الدول العربية باعتبارها منظمة دولية إقليمية شاملة ، وبالتحديد في المجال المتخصص الاقتصادي ، ونموذج للأمم المتحدة باعتبارها منظمة عالمية شاملة وبالتحديد في المجالات الاقتصادية المتخصصة ، ومن خلال تلك النموذجين سوف يتضح معنى الوساطة الدبلوماسية المتخصصة التي ترتبط في مجال ممارساتها بالهيكلية التنظيمية الإقليمية أو العالمية المتخصصة التي تنتم بالسمه الدبلوماسية وسوف تناول الدراسة هذين النموذجين على النحو التالي :-

ب - نماذج من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة على المستويين الإقليمي والعالي:
أولاً - (النموذج الإقليمي للمجال الاقتصادي) _ نموذج جامعة الدول العربية:

أن جامعة الدول العربية (LAS) League of Arab States التي أنشئت في ١٠ مايو ١٩٤٥ لم تعتبر اتحاداً أو سلطة مركزية تباشر سلطانها على البلاد العربية ، وإنما هي منظمة دولية إقليمية شاملة تقوم على التعاون الإرادي بين الدول الأعضاء وتضم العديد من الإدارات المتخصصة ، وعلى سبيل المثال :

الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية^(١١) أو العلاقات الاقتصادية التي تقوم بدراسة السياسات الاقتصادية وإعداد البحوث في هذا المجال المتخصص ، وكان على الجامعة العربية حتى تباشر عملها الاقتصادي المتخصص

في مراحل تاريخية سابقة قد أنشأت بمقتضى المادة الثامنة من معاهدة الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي بين أعضاء جامعة الدول العربية مجلس يطبق عليه " المجلس الاقتصادي " ويضم وزراء الدول المتعاقدة المختصين بالشئون الاقتصادية أو من يمثلونهم عند الضرورة ، وكان هذا المجلس يعتبر كيان ذاتي من خلال موافقة مجلس الجامعة العربية على بروتوكول يحقق هذه الغاية في مارس عام ١٩٥٩ ، ولكنه باشر أولى جلساته في مدينة بيروت بتاريخ ١٩٥٣/٥/٢٥ ، وذلك من أجل إشاعة الطمأنينة وتوفير الرفاهية في البلاد العربية ، ورفع مستوى المعيشة والنهوض باقتصاديات الدول العربية ، وتسهيل التبادل التجاري بوجه عام وتنظيم النشاط الاقتصادي وتيسيق وإبرام ما يقتضيه الحال من اتفاقيات اقتصادية : كالاتفاقية الخاصة باتخاذ جدول موحد للتعريف الجمركية واتفاقية إنشاء المؤسسة المالية للإنماء الاقتصادي واتفاقية تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت وتعديلاتها ، واتفاقية تسديد مدفوعات المعاملات الجارية وانتقال رؤوس الأموال بين دول الجامعة العربية وتعديلاتها . كما ساعد هذا المجلس على إنشاء الكثير من المشاريع الاقتصادية المشتركة كتأسيس شركة البوتاس العربية الموحدة ؛ والمؤسسة المالية للإنماء الاقتصادي ؛ والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي .

كما أخرج المجلس الاقتصادي إلى حيز الوجود بعض المنظمات العربية الاقتصادية المتخصصة كمجلس الوحدة الاقتصادية العربية والمنظمة العربية للمواصفات والمقاييس ومركز التنمية الصناعية العربية .

ثم اصدر مجلس جامعة الدول العربية قراراً برقم ٣٦٢٥ بتاريخ ١٩٧٧/٣/٢٩ بالموافقة على تعديل المادة الثامنة من اتفاقية الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي بين دول الجامعة العربية بحيث ينشأ في جامعة

الدول العربية مجلس يسمى المجلس الاقتصادي الاجتماعي يضم وزراء الدول الأعضاء المختصين ووزراء الخارجية أو من ينوب عنهم تكون مهمته تحقيق أغراض الجامعة الاقتصادية والاجتماعية .

وبعد تعديل المادة المذكورة في عام ١٩٧٧ أصبح للمجلس وظائف تخطيطية وتنظيمية وتنسيقية ، وأصبح أعلى سلطة عربية لرسم السياسات الاقتصادية المتخصصة وأصبح يضم جميع الدول العربية الأعضاء في جامعة الدول العربية ، ويتولى المجلس الاقتصادي والاجتماعي مهمة الموافقة على إنشاء أية منظمة عربية متخصصة جديدة كما يشرف على حسن قيام المنظمات الحالية بمهامها المبينة في مواثيقها ، وذلك وفق الأحكام التي يقرها لذلك والدعوة لقيام مشروعات عربية مشتركة ثم أصدر المجلس الاقتصادي والاجتماعي القرار رقم ١٠٥٦ لدورة غير العادية في ١٩٨٨/٧/٦ على الآتي:

التأكيد على دور المجلس الاقتصادي والاجتماعي باعتباره المرجع القومي في تخطيط وتنسيق عمل المنظمات ويكون للمجلس أمانة فنية يرأسها أمين عام مساعد لجامعة الدول العربية وذلك لتخطيط وتنسيق ومتابعة عمل المنظمات ، ويشغل هذا المنصب الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية في جامعة الدول العربية ونظرا لتشعب مجالات اختصاص الجامعة العربية ، في شتى المجالات ، وأصبح هناك حاجة لوجود منظمات عربية متخصصة ، ويعد المجلس الاقتصادي والاجتماعي هو حلقة الوصل بين المنظمات المتخصصة^(٩) والأمانة العامة لجامعة الدول العربية^(١١) (منشورات جامعة الدول العربية) .

أما مجلس الوحدة الاقتصادية العربية فقد تأسس في عام ١٩٦٤ بناء على قرار المجلس الاقتصادي قبل تعديل المادة الثامنة من اتفاقية الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي في عام ١٩٧٧ ، وقرار التأسيس كان

يحمل رقم ٨٥ بتاريخ ١٣/٦/١٩٥٧ بالموافقة على اتفاقية الوحدة الاقتصادية العربية ، والتي دخلت في حيز التنفيذ في عام ١٩٦٤ .

إذ تنص المادة (٣) من الاتفاقية المذكورة على تشكيل هيئة دائمة تدعى مجلس الوحدة الاقتصادية العربية وقد باشر أولى جلساته بتاريخ ٣٠/٦/١٩٦٤ والمقرر الدائم بجمهورية مصر العربية ، ويهدف المجلس إلى حرية النقل والتراخيص واستعمال وسائل النقل والمرافق والمطارات المدنية ، وحرية الإقامة والعمل والاستخدام وممارسة النشاط الاقتصادي ، وحرية تبادل البضائع والمنتجات الوطنية ، وحرية انتقال الأشخاص ورؤس الأموال ، وأهم إنجازات المجلس قيام سوق عربية مشتركة بموجب القرار رقم ١٧ بتاريخ ١٣/٨/١٩٩٤ وقد ناقش المجلس في شهر إبريل ٢٠٠٥ ورشة عمل موضوعها (نحو تكامل مشروعات النقل البحري العربي وأثرها على تنمية التجارة العربية البينية) تحت رعاية الأمين العام للمجلس بأهمية إنشاء شركات ملاحية عربية وأساطيل بحرية تجارية عربية ترفع الأعلام العربية بجانب إنشاء الشركات العاملة في مجال خدمات هذه السفن والموانئ العربية للتكامل مع التكتلات الاقتصادية العالمية^(١٢) (الأخبار ٢٤/٤/٢٠٠٥) .

وقد اهتم المجلس خلال فترات زمنية مختلفة بإنشاء ورعاية ودعم الاتحادات العربية النوعية المتخصصة^(١٣) بالتعاون مع المنظمات العربية المتخصصة ، وتمثل الاتحادات العربية النوعية المتخصصة صيغة متقدمة بين الوحدات التي تقوم بالإنتاج أو تقديم الخدمات في الدول العربية . فهي تمثل سوقا عربية مشتركة متخصصة كل في مجال تخصصه . و انطلاقا من ذلك اهتم المجلس بإنشاء ، ورعاية و دعم الاتحادات العربية النوعية المتخصصة بالتعاون مع المنظمات العربية المعنية ، وبخاصة المنظمة العربية للتنمية الصناعية و التعدين. ويقدم

المجلس الدعم و التأييد لهذه الاتحادات لتتمكن من تنفيذ أهدافها ، و تحقيق الغايات التي أنشئت من أجلها و في مقدمتها تطوير القطاعات التي تعمل فيها هذه الاتحادات من أجل أداء دورها في تعزيز جهود الإنماء و التنمية المستدامة ، والتنسيق و التطوير للقطاعات التي تعمل فيها ، و إعداد الدراسات الاقتصادية و الفنية لتطوير تلك القطاعات . و لا تقتصر العضوية في هذه الاتحادات علي فئة عربية بعينها بل هي مفتوحة للشركات و المؤسسات و الدول العربية جميعها سواء كانت قطاع خاص أو عام أو مختلط مما يعطي لنشاط الاتحادات صفة الشمول و يوفر اكتمال حلقات نشاطها .

و يلاحظ أن هذه الاتحادات تضم معظم الأنشطة الإنتاجية الحيوية والهامة في الوطن العربي ، و كذلك الجوانب الأساسية التجارية (كالنقل بفروعه المختلفة و التأمين و المعلومات و المعارض و الخدمات ذات الصلة) إلى جانب توزيعها الجغرافي علي البلاد العربية مع وجود مكاتب إقليمية ، و فروع في البلاد العربية مما يؤكد جدوى هذه الاتحادات ، ولقد حققت الاتحادات العربية إنجازات ملموسة بفضل جهود القائمين عليها و الدعم المستمر الذي يقدمه مجلس الوحدة الاقتصادية العربية و أمانته العامة ، و استطاعت هذه الاتحادات أن تثبت مكانتها كأداة تنسيقية فاعلة بين الأنشطة القطاعية المختلفة .

و اعتمادها من قبل جامعة الدول العربية و المجالس الوزارية المتخصصة و المنظمات العربية كبيوت خبرة متخصصة يستعان بها في مجالات تخصصها . و يحرص المجلس علي المساهمة في تطوير أداء الاتحادات من حيث اشتراكها الفعلي في تنفيذ استراتيجية العمل الاقتصادي العربي المشترك التي أقرها المجلس .

وهناك إنجازات للاتحادات العربية النوعية المتخصصة في مجال المعلومات والإحصاءات : حيث تقوم الاتحادات بإصدار مجلات دورية تتضمن مقالات و بحوث علمية و فنية تتعلق بالقطاع محل اهتمام الاتحاد إلى جانب إصدارها نشرات و تقارير إحصائية معتمدة عل أساليب تكنولوجيا المعلومات في مجال تنمية الموارد البشرية

و ذلك لرفع الكفاءة الإنتاجية لأعضائها و تعريفهم بأحدث المستجدات التكنولوجية وعقد الدورات التدريبية ، وورش العمل المتخصصة و تبادل الخبرات لحل المشكلات التي تعترض القطاع والاستفادة من الشركات الأجنبية الموردة للألات و المواد الخام و إتاحة فرص تدريبية لأعضاء الاتحاد .

أما في مجال تنمية التبادل التجاري : فيتم ذلك من خلال إنشاء مكاتب تسويق و الاشتراك في المعارض العربية والدولية.

وفي مجال المؤتمرات و الندوات العلمية : تقوم الاتحادات بعقد مؤتمرات علمية سنوية و ندوات متخصصة تتناول موضوعات ذات أهمية استراتيجية و فائدة لأعضائها و ذات صلة بالمتغيرات العالمية والإقليمية التي تنعكس على عملها مثل تأثيرات العولمة و اتفاقيات منظمة التجارة العالمية و الشراكة الاورو متوسطية ، و كذلك دور الاتحادات في إقامة السوق العربية المشتركة ، و في تدعيم السياحة العربية البينية وفي الحفاظ علي البيئة و حمايتها من التلوث .

إلى غير ذلك من الموضوعات في مجال البحوث و الدراسات والتطوير حيث يتم إعداد دراسات شاملة و تفصيلية عن القطاع العربي الذي يعمل الاتحاد في نطاقه إلى جانب إعداد دراسات الجدوى لأقامه الشركات العربية المشتركة ، و اقتراح مشروعات للاستثمار كما تقوم بتشجيع

إقامة التحالفات بين أعضائها ، ومساعدة الأعضاء في الحصول على شهادة الجودة العالمية (الايزو) إلى جانب دراسة الظواهر التي تؤثر على الأسواق مثل ظاهرة الإغراق وحماية الملكية الفكرية^(١٦) (منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية).

ثانياً. (النموذج العالمي للمجال الاقتصادي) _ نموذج الأمم المتحدة :

أنشئت الأمم المتحدة (United Nations (UN في ٢٤ أكتوبر ١٩٤٥ ، وتنتمي إلى الأمم المتحدة اليوم كل دول العالم تقريباً ، وعندما تصبح الدول أعضاء في الأمم المتحدة، فإنها توافق على القبول بالالتزامات المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة ، وهو معاهدة دولية تحدد المبادئ الأساسية للعلاقات الدولية ؛ وللأمم المتحدة وفقاً للميثاق أربعة مقاصد هي:

صون السلم والأمن الدوليين ، وتنمية العلاقات الودية بين الأمم وتحقيق التعاون على حل المشاكل الدولية وعلى تعزيز احترام حقوق الإنسان ، وجعل هذه الهيئة مركزاً لتنسيق أعمال الأمم . إن أعضاء الأمم المتحدة بلدان ذات سيادة . والأمم المتحدة ليست حكومة عالمية وهي لا تضع قوانين ، ولكنها توفر سبل المساعدة على حل النزاعات الدولية ، وصياغة السياسات المتعلقة بالمسائل التي تمس المجتمع الدولي .

وللأمم المتحدة ستة أجهزة رئيسية ، يوجد خمسة منها في المقر الرئيسي للأمم المتحدة بنيويورك وهي الجمعية العامة General Assembly ، ومجلس الأمن Security Council ، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي Economic and Social Council ومجلس الوصاية Trusteeship Council والأمانة العامة Secretariat أما الجهاز السادس وهو محكمة العدل الدولية International Court of Justice ومقره لاهاي بهولندا .

والأمم المتحدة تعتبر منظمة عالمية من أجل حل المشاكل التي تتحدى المجتمع الدولي .

ويتعاون في هذا الجهد ما يزيد على ٣٠ منظمة منتسبة تعرف باسم منظومة الأمم المتحدة ؛ وتعمل الأمم المتحدة مع تلك المنظومة على تعزيز حقوق الإنسان وحماية البيئة ومكافحة الأمراض وتعزيز التنمية والحد من الفقر وتقوم وكالات الأمم المتحدة فضلاً عن ذلك بتحديد معايير السلامة والأمن والكفاءة في النقل البحري والجوي وتساعد على تحسين الاتصالات السلكية واللاسلكية وتعزيز حماية المستهلك وتعمل على ضمان احترام حقوق الملكية الفكرية، وتنسق تخصيص النطاقات الترددية اللاسلكية ، وتتولى الأمم المتحدة أيضاً قيادة الحملات الدولية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والإرهاب.

وتقوم الأمم المتحدة ووكالاتها في جميع أنحاء العالم بمساعدة اللاجئين وإقامة البرامج لإزالة الألغام الأرضية، وتساعد على تحسين نوعية مياه الشرب والتوسع في الإنتاج الغذائي ، وتقدم القروض إلى البلدان النامية، وتساعد على تحقيق الاستقرار في الأسواق المالية^(١) (الأمم المتحدة ، ٢٠٠٠).

وقد وضع الفصل التاسع من ميثاق الأمم المتحدة " التعاون الدولي الاقتصادي والاجتماعي " في المادة السابعة والخمسون الفقرة (١) بشأن الوكالات المختلفة التي تنشأ بمقتضى اتفاق بين الحكومات والتي تضطلع بمقتضى نظمها الأساسية بتبعيات دولية واسعة في الاقتصاد والاجتماع والثقافة والتعليم والصحة ، وقد أشارت الفقرة (٢) وان يطلق عليها مسمى الوكالات المتخصصة^(٢).

أما في الفصل العاشر " المجلس الاقتصادي والاجتماعي " فقد أوضحت المادة الثالثة والستون الفقرة (١) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي أن يضع اتفاقيات مع أي وكالة من الوكالات المشار إليها في المادة السابعة والخمسين ويتم تحديد الشروط التي مقتضاها الوصل بينها وبين الأمم المتحدة ، وتعرض هذه الاتفاقيات على الجمعية العامة للموافقة عليها أما الفقرة (٢) فقد أوضحت أن المجلس الاقتصادي والاجتماعي له أن ينسق وجوه نشاطات الوكالات المتخصصة بطريق التشاور معها وتقديم توصياته إليها وإلى الجمعية العامة وأعضاء الأمم المتحدة ؛ ولذلك يقوم المجلس الاقتصادي والاجتماعي بالعديد من المهام منها : التفاوض مع الوكالات المتخصصة بشأن الاتفاقيات التي تحدد علاقتها مع الأمم المتحدة وتنسيق أنشطة الوكالات المتخصصة عن طريق التشاور معها وتقديم التوصيات لها وللجمعية العامة وأعضاء الأمم المتحدة ، وتقديم الخدمات التي توافق عليها الجمعية لأعضاء الأمم المتحدة ، وللوكالات المتخصصة ، بناء على طلبها والتشاور مع المنظمات غير الحكومية المعنية بالمسائل التي يتناولها المجلس ؛ وبالإضافة إلى ذلك يقوم أيضا المجلس بدور منتدى مركزي لمناقشة القضايا الاقتصادية والاجتماعية الدولية ذات الطابع العالمي متعدد تخصصات ، وتقديم التوصيات في مجال السياسة العامة بشأن تلك القضايا للدول الأعضاء وللمنظومة الأمم المتحدة مع إعداد الدراسات والتقارير أو التكليف بإعدادها ، وتقديم التوصيات بشأن المسائل الدولية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والتعليمية، وما يتصل بها ، والدعوة إلى عقد المؤتمرات الدولية وإعداد مشاريع الاتفاقيات بشأن المسائل الواقعة ضمن اختصاصه وعرضها على الجمعية العامة ^(١٥))
الأمم المتحدة ٢٠٠١ .

ويوجد أيضاً للمجلس الاقتصادي والاجتماعي لجاز. تابعة له نرتبط بمهمة تخصصية^(١٦) (انظر: الملحق رقم ٣-١) .

ويتضح من خلال النموذجين السابقين أن الوساطة الدبلوماسية المتخصصة قد ارتبطت بالمنظمات الإقليمية والعالمية سواء كانت تلك المنظمات ذات اختصاص شامل أو متخصص ، وقد وضحت الدراسة هذا التطابق من خلال النموذجين الإقليمي والعالمي ، وبالتحديد في المجالات الاقتصادية المتخصصة كنموذج تطبيقي على المجالات المتخصصة ، ويتضح أن هذه النوعية من الوساطة تختلف في طبيعة ممارستها الدبلوماسية عن المعنى المتداول عنها وهو تسوية المنازعات وهو هدف لا ينفصل عن باقي الأهداف المعاصرة على المستوى الإقليمي أو العالمي .

٢.٣ المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

ويمكن للدراسة أن تضع تصور لمنظومة ممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي ، لأنها بمثابة وساطة دبلوماسية متخصصة في المجال الاقتصادي البحري التي تهدف إلى تقديم الدعم والتطوير لقطاعات اقتصادية مختلفة ، وهي التي تساعد على مواجهة التحديات من خلال توفير المعطيات والحلول وتطوير الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والعالمية في المجتمع البحري ، وتهدف أيضاً تلك الوساطة إلى إقامة صلات وروابط وثيقة من أجل تعزيز التعاون مع مختلف أوجه النشاطات الاقتصادية البحرية لتنمية الأهداف المشتركة ، وذلك من خلال تقديم المعونة الفنية وتوفير المساعدات والإمكانات وتبادل الخبرات والمعلومات ، والسعي نحو تطوير التشريعات الوطنية وتحاول هذه

النوعية من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة إلى تحديث معايير السلامة والأمن في مجال الأمن الاقتصادي البحري من أجل توفير الحماية اللازمة لتتلاءم مع المتغيرات العالمية من خلال البحث والدراسة والتنسيق المتكامل في إعداد الخطط والاستراتيجيات لمواجهة المعوقات وإدارة الأزمات والكوارث البحرية التي تعترض تحقيق الأهداف الاقتصادية البحرية“.

وقد توصلت الدراسة إلى ذلك التصور من خلال البحث في أهداف المنظمات الإقليمية والعالمية المتخصصة وبالتحديد في المجال المتخصص الاقتصادي ، ويمكن للدراسة أن تضع شكل توضحي عن المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك على النحو التالي :-

المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن
الاقتصادي البحري المتخصصة

المنظمات الإقليمية الدولية المتخصصة والمنظمات العالمية الدولية
المتخصصة

تحديث السلامة
والأمن في مجال
الأمن الاقتصادي
البحري التي تؤدي
إلى الحماية اللازمة
لتسلاط مع
المتغيرات العالمية
وذلك من خلال :
١- البحث والدراسة

٢- إعداد الخطط
والاستراتيجيات
لمواجهة المعوقات
 وإدارة الأزمات
والكوارث التي
تعرض تحقيق
الأهداف الاقتصادية
البحرية

إقامة صلات وروابط
وثيقة من أجل تعزيز
التعاون مع مختلف
أوجه النشاطات
الاقتصادية البحرية
المتشابهة للتنمية
الأهداف المشتركة من
خلال :-

١- المعونة الفنية
٢- توفير المساعدات
والإمكانات
٣- تبادل الخبرات
والمعلومات
٤- والسعي نحو
تطوير التشريعات
الوطنية

تقديم الدعم
والتطوير للقطاعات
الاقتصادية البحرية
من أجل مواجهة
التحديات من خلال
:-

١- توفير المعطيات
والحلول
٢- تطوير الاتفاقيات
والمعاهدات
الاقتصادية
المتخصصة
الإقليمية والعالمية
في المجتمع الدولي

الشكل (٣-١) شكل يوضح المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة
الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري^(١٧) (سليمان ٢٠٠٥)

٢- ممارسات الوساطة في المجال الوطني:

أ- المنظمة البحرية الدولية نموذج عالمي تطبيقي للمنظومة المعاصرة .

نشأت المنظمة البحرية الدولية International Maritime
Organization (IMO) على اثر انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة البحري

فسي جنيف في مارس عام ١٩٤٨ ، وأصبح الاتفاق نافذا في مارس عام ١٩٥٨ والمقر الرئيسي للمنظمة في لندن ، وكان الهدف من وجودها تعزيز التعاون وتبادل المعلومات بين الحكومات حول المسائل الفنية للشحن مع ضمان اتخاذ افضل الوسائل العلمية الكفيلة بتأمين السلامة في البحار وضمان كفاءة الملاحة وتعمل على إعداد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في هذا المجال ، وقد أطلق عليها منذ نشأتها مسمى المنظمة الاستشارية البحرية ما بين الحكومات International Maritime Consultative Organization (IMCO) ثم أطلق عليها بعد ذلك مسمى المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، ويطلق عليها أيضا مسمى (المنظمة العالمية للملاحة البحرية) وقد ورد هذا المسمى خلال شبكة المعلومات الإلكترونية في الصفحات المنشورة بواسطة إدارة شئون الأعلام بالأمم المتحدة وتعمل المنظمة البحرية الدولية على تحسين السلامة والأمن في البحار والمحيطات وتكافح التلوث البحري ، وترسي نظاما لتعويض الأشخاص الذين يتكبّدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري وتؤسس نظاما دوليا لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ أثناء الأزمات والكوارث البحرية ، وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية عددا من التدابير الرامية إلى منع التلوث البحري الناجم عن تصادم السفن ، وكذلك عن بعض الأنشطة الملوثة الأخرى مثل تنظيف الصهاريح أو الماكينات في عرض البحر وتتخذ المنظمة البحرية سلسلة من التدابير لتحسين بناء هياكل السفن ^(١٨) (Keyboard : UN) .

وفي الوقت الذي ظهرت فيه المنظمة البحرية الدولية إلى حيز الوجود في ١٩٥٨ كانت عدة اتفاقيات دولية هامة صدرت ، وأسندت إلى المنظمة البحرية الدولية مسؤولية العمل على تحديث معظم تلك الاتفاقيات كما أسندت إليها مهمة إصدار اتفاقيات جديدة كلما دعت الحاجة إلى ذلك ،

وتوافق إنشاء المنظمة البحرية الدولية مع فترة تغير هائل في الملاحة الدولية ، وعملت المنظمة جاهدة منذ إنشائها منذ إصدار اتفاقيات جديدة وتحديث الأدوات التي كانت قد صدرت من قبل لتواكب التغيرات في تكنولوجيا الملاحة . والمنظمة مسؤولة اليوم عن أكثر من أربعين اتفاقية دولية ، وأصدرت العديد من البروتوكولات والتعديلات ، ويعتبر إقرار الاتفاقيات هو الجزء الرئيسي من الإجراءات التي تخص المنظمة البحرية الدولية بالدرجة الأولى حيث تضم المنظمة البحرية الدولية ست هيئات رئيسية معنية بإقرار أو تنفيذ الاتفاقيات وهما : الجمعية العامة والمجلس وهم بمثابة العضوان الأساسيان واللجان المعنية هي لجنة السلامة البحرية (MSC) Maritime Safety Committee ، ولجنة حماية البيئة البحرية Maritime Environment Preservation Committee (MEPC) ، واللجنة القانونية Legal Committee (LC) ، ولجنة التيسير Facilitation Committee (FC) ، ولجنة التعاون Cooperation Committee وتناقش الدول الأعضاء في هذه الهيئات التطورات التي تستجد في النقل البحري والصناعات الأخرى المرتبطة به ، وسوف توضح الدراسة بعض النماذج التوضيحية فيما يلي:-

أولاً- إصدار الاتفاقيات الجديدة أو تعديل الاتفاقيات قائمة:

تتولى المنظمة البحرية الدولية مناقشة إصدار اتفاقية جديدة أو تعديل الاتفاقيات القائمة في أي من هيئاتها الستة وفي العادة يقدم الاقتراح أولاً في أحد اللجان نظراً لأن هذه اللجان تجتمع بمعدل أكثر من معدل اجتماعات الدول الأعضاء ، فإذا تم الوصول إلى اتفاق في أحد اللجان يحال الاقتراح للمجلس ، ويحال إذا دعت الضرورة للجمعية العامة للمنظمة ، وإذا أعطت الجمعية العامة الترخيص بالاستمرار في مناقشة

الاقتراح تقوم اللجنة المعنية بدراسة الأمر بتعمق اكثر ، وتعد في النهاية مسودة لاتفاقية ، وقد يحال الموضوع في بعض الحالات للجنة فرعية متخصصة لدراسة الاقتراح بتعمق اكثر ، ويقوم ممثلوا الدول الأعضاء في المنظمة بأداء العمل في اللجان الرئيسية والفرعية ويتم رفع التقرير للمجلس والجمعية العامة ، والذي يتضمن مسودة الاتفاقية التي يتم الاتفاق عليها ، ويتضمن تقرير يوصى بعقد مؤتمر لدراسة ومناقشة مسودة الاتفاقية تمهيدا لإقرارها رسميا ، وترسل الدعاوى لحضور المؤتمر لكل الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية وأيضا لكل الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو أي من وكالاتها المتخصصة Specialized Agencies .

وهذه المؤتمرات تعتبر عالمية لكل الحكومات التي تشترك في أي مؤتمر تعقده الأمم المتحدة وتشترك كل الحكومات بنفس القدر من المساواة وبالإضافة إلى ذلك تدعى منظمات الأمم المتحدة والمنظمات التي تربطها علاقة رسمية بالمنظمة البحرية الدولية لإرسال مراقبين Observers لحضور المؤتمر لتقديم المشورة المتخصصة لممثلي الحكومات ، ويتم قبل افتتاح المؤتمر توزيع مسودة الاتفاقية على الحكومات والمنظمات المدعوة لحضور المؤتمر لإبداء الرأي فيها والتعليق عليها ويقوم المؤتمر بعد ذلك بدراسة مسودة الاتفاقية وتعليقات الحكومات والمنظمات المهمة بتلك الاتفاقية وإجراء دراسات متعمقة مع وضع توصيات بإجراء التغييرات التي تجدها ضرورية بهدف وضع مسودة اتفاقية تقبلها كل أو أغلبية الحكومات المشتركة في المؤتمر ، ويقوم المؤتمر بعد ذلك بإقرار الاتفاقية التي تمت الموافقة عليها بهذه الكيفية وتودع لدى السكرتير العام للمنظمة الذي يقوم بإرسال نسخ منها للحكومات ثم يفتح المجال للدول للتوقيع على الاتفاقية لمدة ١٢ شهرا في العادة . ويقوم الدول الموقعة Signatories بالتصديق على الاتفاقية أو قبولها .

وإن إقرار اتفاقية ما هو إلا نهاية المرحلة الأولى قبل أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ أي قبل أن تصبح ملزمة للحكومات التي صدقت عليها ، ويتعين أن تقبل رسمياً من قبل الحكومات الفردية ، وتتضمن كل اتفاقية أحكاماً ملزمة تضع شروطاً يتعين استيفائها قبل دخول الاتفاقية إلى حيز التنفيذ وتختلف هذه الشروط حسب أهمية الاتفاقية فكلما كانت الاتفاقية أكثر أهمية وتعقيداً كلما كانت شروط دخولها إلى حيز التنفيذ أكثر صرامة بصفة عامة وعلى سبيل المثال .:

اشتراطات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ (SOLAS)^(٩) التي تطلب دخولها إلى حيز التنفيذ موافقة ٢٥ دولة تشكل أساطيلها التجارية ، ولذلك فإن استيفاء الشروط اللازمة تعتبر عنصر أساسي حتى تدخل أي اتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة للدول التي قبلتها وعادة ما يحدث هذا بعد مدة سماح تهدف إلى تمكين كل الدول من اتخاذ الإجراءات الضرورية لتنفيذ الاتفاقية .

أما لبعض الاتفاقيات التي تؤثر على عدد قليل من الدول أو التي تعالج أمور أقل تعقيداً قد لا تكون متطلبات الدخول إلى حيز التنفيذ بنفس الدرجة من الصرامة . أما بالنسبة للاتفاقيات الفنية الهامة فيصبح من الضروري أن تطبق تلك الاتفاقيات وقت دخولها إلى حيز التنفيذ على أكبر عدد ممكن من الدول البحرية وإلا فإنها ستترك الممارسات الملاحية بدلاً من تسهيلها حيث أن أحكامها لن تطبق على نسبة كبيرة من السفن التي كان من المقصود أن تتعامل معها ، وفي الوقت الراهن تدخل اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية حيز التنفيذ بعد مدة زمنية معدلها خمس سنوات من تاريخ إقرارها^(١٠) (إسلام ٢٠٠٠) .

وسوف تركز الدراسة على نموذج من اللجان المتخصصة في المنظمة البحرية الدولية وهي لجنة السلامة البحرية وذلك فيما يلي :

ثانياً. إنجازات لجنة السلامة البحرية Maritime Safety Committee(MSC):

بعد أن تعددت الحوادث البحرية خلال فترات زمنية مختلفة في المجتمع البحري وعلى سبيل المثال : الحادثة البحرية التي حدثت في بدايات القرن العشرين وهى غرق سفينة الركاب تيتانك والتي راح ضحيتها وفقاً للتقديرات ما يقرب من ١٤٠٠ غريق ممن كانوا على متنها .

ولقد كان لذلك الحادث العديد من الآثار التي اشتملت على مراجعة عمارة وبناء السفن المتبعة ومن ثم إدخال العديد من التغييرات والتعديلات عليها ، وإبرام العديد من المعاهدات الدولية الرامية إلى كفالة سلامة الأرواح والممتلكات في البحار ، وعلى الرغم من تتابع إصدار التشريعات وإبرام الاتفاقيات خلال الأعوام الثمانين اللاحقة لغرق السفينة تيتانك فقد حدثت حوادث أخرى مثل كارثة العبارة سالم اكسبريس والتي وقعت في ١٤ ديسمبر عام ١٩٩١ والتي أدت إلى فقد ٤٦٤ شخص طبقاً للتقارير الرسمية ، وكانت هناك كارثة العبارة استونيا والتي وقعت في ٢٨ سبتمبر ١٩٩١ وهى أسوأ كارثة في نهاية القرن العشرين حيث إنها تعتبر من أخطر السفن والتي كانت تبحر بين مولني الدول العظمى وراح ضحيتها ٨٠٠ شخص مما أزعج ذلك قطاع النقل البحري وخاصة المسافرين على متن سفن الركاب . ولقد وافقت الجمعية العمومية للمنظمة البحرية الدولية في اجتماعها الثامن عشر بتاريخ ٤ نوفمبر ١٩٩٣ على تبني القواعد الدولية لإدارة السلامة الخاصة بالتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث ، وذلك بالقرار رقم (A741_18) وهو ما عرف بعد ذلك باسم القواعد الدولية لإدارة السلامة (ISM Code) International Safety Management وقررت لجنة السلامة البحرية (MSC) بالمنظمة البحرية الدولية في ٢٤ مايو ١٩٩٤ إضافة فصل جديد إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح

في البحار (SOLAS) وهو الفصل التاسع والذي يشمل أسس ومتطلبات القواعد الدولية لإدارة السلامة ويجعلها ملزمة للسفن التي تقوم برحلات دولية وشركاتها وفقاً لبرنامج زمني محدد اعتباراً من ١ يوليو ١٩٩٨ وبحد أقصى ١ يوليو ٢٠٠٢ والتي يتعين على كافة السفن تطبيقها ، وعلى الرغم من ذلك جاءت كارثة بحرية في ٣ فبراير ٢٠٠٦ حيث شهد البحر الأحمر بعد ٥٧ ميلاً من الغردقة كارثة مروعة وهو غرق العبارة "السلام ٩٨" وعلى متنها ما يقرب من ٢٤٠٠ راكب ٢٢ سيارة و١٦ شاحنة وخمس سيارات بضائع .

وبسبب هذه الكوارث البحرية ارتبطت القواعد الدولية لإدارة السلامة بأهداف محددة وهي تأكيد السلامة بالبحار ومنع الإصابات البشرية والخسائر في الأرواح وتجنب تدمير البيئة البحرية والممتلكات (السفينة والبضائع) علاوة على إنها تهدف إلى المساعدة في التوصل إلى اتخاذ القرار الصائب والقدرة على التصرف السليم من قبل الإدارة بالشركة والإدارة بالسفينة وخاصة فيما يتعلق بالسلامة ومنع التلوث وفي حالات الطوارئ مما يحقق تحسين الأداء ورفع كفاءة التشغيل بوجه عام . وينعكس ذلك على الشركة وجودة إنتاجيتها واكتساب السمعة الجيدة وتعزيز القدرة على المنافسة بالسوق البحري ، وتحدد الأهداف والعناصر الرئيسية للقواعد الدولية لإدارة السلامة فيما يلي:

١- مواكبة القواعد والقرارات الإلزامية .

٢- مراقبة تطبيق القواعد والإرشادات والقياسات المحددة بواسطة المنظمة البحرية الدولية ، ودولة العلم ، وهيئات التصنيف والمنظمات البحرية . الأخرى .

٣- قيام نظام حماية ضد جميع الأخطار المتوقعة .

٤- التحسين المستمر لمهارة إدارة السلامة للأشخاص العاملين بالبر وعلى متن السفن وإعدادهم للتصرف الجيد في حالات الطوارئ المتعلقة بالسلامة وحماية البيئة البحرية.

٥- السلامة الخاصة بعمليات تشغيل السفينة وحماية البيئة البحرية .

٦- تأكيد السلامة في البحار ، ومنع الإصابات البشرية أو فقد الأرواح وتجنب تدمير البيئة البحرية والممتلكات (السفينة والبضائع) .

أما العناصر الرئيسية للقواعد الدولية لإدارة السلامة يمكن إدماجها فيما يلي :-

١- اتخاذ الخطوات المناسبة لتحديد وتوصيف المسؤوليات الخاصة بالإدارة وتشغيل السفن ، وتقييم السلامة ومنع التلوث ، بما يتواءم مع القواعد والإرشادات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية .

٢- إنشاء قواعد للإدارة بالشركات الملاحية وعلى ظهر السفن من أجل التشغيل الآمن ومنع التلوث من السفن وبالتالي حماية البيئة .

٣- اتخاذ الخطوات الضرورية والمناسبة من قبل الدولة للتأكد من أنه يتم إخطار كل من الشركات الملاحية والملاك للسفن التي ترفع علم الدولة بالمعلومات الحديثة والضرورية حتى يمكنهم اتخاذ اللازم لتحديد وتوصيف مسؤولياتهم تجاه سفنهم بما يختص بالسلامة وحماية البيئة .

٤- اتخاذ الخطوات اللازمة لإعطاء ريان السفينة حرية اتخاذ القرار الصائب من أجل تحقيق السلامة وحماية البيئة .

٥- إجراء التنظيمات الخاصة بالإدارة حتى تكون قادرة على الاستجابة إلى مطالب القواعد الدولية لإدارة السلامة وتنفيذها على ظهر السفينة (فيما يختص بالصيانة والسلامة وحماية البيئة البحرية) .

ثالثاً. بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بالقواعد الدولية لإدارة السلامة:

١- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في السبحار ١٩٧٤ وتعديلاتها
International Convention for Safety Of Life At Sea
1974 (SOLAS)

وتشمل هذه الاتفاقية على اقل مستوى للمعايير المطلوبة لسلامة
الإنشاءات للسفينة والمعدات التي تحملها مثل : مكافحة الحريق
الملاحه ، وسلامة الأرواح، أجهزة الاتصال " الراديو" والحصول
على الشهادات الخاصة بها ويوجد ثلاث أنواع رئيسية من هذه
الشهادات :

أ- سلامة الإنشاءات Construction Safety

ب- سلامة المعدات Equipment Safety

ج- سلامة الراديو Radio Safety

وهي تشمل أيضا على تعليمات التشغيل خاصة في حالات الطوارئ ،
وكذا الإعداد من اجل المراجعة والتقييم للحصول على الشهادات الخاصة
بإدارة السلامة .

٢- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ٧٨ / ٧٢ International
Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)
(طبقا للتعديلات التي تمت في بروتوكول ١٩٧٨
وتعديلاتها):

وتشمل هذه الاتفاقية على المعايير الموضوعه لمنع التلوث من السفن
سواء كان هذا نتيجة حادث أو عن طريق التشغيل العادي .

ويوجد خمسة ملاحق يغطون التلوث بالزيت والمواد السائلة الضارة
والمواد الضارة المشحونة معبأ ، وكذلك مياه الصرف الصحي والنفايات .

٣-الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار وتعديلاتها
Convention on the International Regulation for Preventing Collision At Sea1972(COLREG)

وتشمل هذه الاتفاقية القواعد الأساسية لسلامة السير (الإبحار) والسرعة الآمنة والإجراءات التي تتبع لمنع التصادم في البحار وأثناء السير في القنوات والممرات الملاحية وأثناء الإبحار في الرؤية المحدودة . بالإضافة إلى خصائص ومواصفات الأنوار الملاحية المطلوبة على متن السفن .

٤-الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن وتعديلاتها (ILLC 66)
International Convention on Load Lines1966

وتحدد هذه الاتفاقية الحد الأدنى المسموح به للجزء العائم من جانب السفينة طبقا لفصول السنة ومنطقة إبحار السفينة ، بالإضافة إلى المعايير الخاصة ببناء السفن ، وإنشاء أسس موحدة تتعلق بخطوط الشحن .

٥-اتفاقية منظمة العمل الدولية
International Labour Organization(ILO)

تطالب هذه الاتفاقية حكومات دول العلم بمن القوانين الخاصة بمعايير سلامة الطاقم وساعات العمل وكفاءة العاملين بالبحر والضمان الاجتماعي كما أنها تحدد المعايير الخاصة بالعاملين في إطار ما نصت عليه بالاتفاقية على سبيل المثال : الحد الأدنى للسن والعناية الطبية والفحص الطبي والتدريب .

٦-الاتفاقية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب وأعمال النوبة للملاحين
International Convention On Standards Of Training Certification, and Watchkeeping for Seafarers1995(STCW)

تحدد هذه الاتفاقية مناهج التدريب والشهادات ومستوى الكفاءة الخاصة بريابنة السفن ، وتصنيف الأعمال لجميع للضباط العاملين بالمناوبة وعلى

السطح ، وقسم الراديو والماكينات ، وعلى جميع العاملين بالبحر الحصول على الشهادات المطلوبة ، والتصديق عليها طبقا للتعليمات . وهى تحدد أيضا القواعد المطلوبة مراعاتها أثناء المناوبة على السطح وفى غرفة الماكينات ، ومستوى الكفاءة المطلوبة للعاملين على ناقلات البترول وسفن نقل الكيماويات وسفن نقل المواد السائلة .

رابعا. بعض القرارات المرتبطة بالقواعد الدولية لإدارة السلامة:

١- القرار (11) A.443 (السيطرة بواسطة دولة العلم على الشركات الملاحية وملاك السفن):

وقد تم تبني هذا القرار في ١٥ نوفمبر ١٩٧٩ . والهدف منه هو زيادة مقدرة الدولة في السيطرة على الشركات الملاحية وملاك السفن الذين لديهم سفن ترفع علم الدولة ، وكذا على الأشخاص المنوط بهم تشغيل هذه السفن ومدى مسؤوليتهم .

٢- القرار (12) A.481 (مبادئ السلامة):

وقد تم تبني هذا القرار في ١٩ نوفمبر ١٩٩١ . وهو يطالب جميع الدول بالتنبية على سفنها المسجلة بأنه يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها الوثائق المحددة طبقا لنوع هذه السفينة والتي تحدد المواصفات والكفاءات للأفراد العاملين على ظهرها .

٣- القرار (16) A.648 (التعليمات العامة لنظام تشغيل السفن والإرشادات الخاصة بالإجراءات التي تتبع عند وقوع الحوادث):

وتشمل البضائع الخطيرة وأسباب الخطر وأسباب التلوث وقد تم تبني هذا القرار في ١٩ أكتوبر ١٩٨٩ وذلك بغرض التأكد من أن نظام تشغيل السفن يتواءم مع ملحق هذا القرار . بالإضافة إلى التعليمات والإرشادات الخاصة بحالات الطوارئ والحوادث والإجراءات التي تتبع لمنع أو تقليل أو إزالة الأضرار التي تنتسب في تدمير للسواحل نتيجة للتلوث بالزيت^(٢٠) (الشواربي ، عطية ١٩٩٩) .

٤-قرارات لجنة السلامة البحرية عام ٢٠٠٢:

عقدت لجنة السلامة البحرية في الجلسة ٧٥ (MSC 75) من ١٥ إلى ٢٤ مايو ٢٠٠٢ وكان أهم النقاط التي تمت مناقشتها في تلك الجلسة هي :

١-الحماية من الحريق Fire protection : من خلال وضع قواعد لسيناريوهات مستحثة لمواجهة الطوارئ المحتملة والتأكيد على ملاك السفن الحرص على سلامة للركاب وأفراد الطاقم من خلال تحديث إجراءات الطوارئ التي تسيطر على الحريق المحتمل حدوثه على متن السفن .

٢-دور العامل البشري Role of Human Element : من خلال مراجعة متطلبات وتعليمات المعدات وتوفير كتيبات التشغيل على متن السفن لتشمل تسهيل وتوحيد المصطلحات التي توجد في توجيهات المنظمة البحرية الدولية وعلى أن تحتوى هذه التعليمات على الآتي :

خطوات الاستعمال المناسبة ، وسلامة مستخدم المعدة وتوافق استخدامها مع متطلبات السلامة ، والاستمرار في توحيد العلامات والإرشادات الإرشادية المستخدمة على متن السفن ، و أهمية تفهم الطاقم لتلك المعلومات من خلال للتدريب والتعليم .

٣-سلامة الملاحة Safety of Navigation : العمل على إيجاد طريقة توازن بين واجبات الدول في تقديم المساعدة المطلوبة للسفن المستغيثة وحق الدولة في تنظيم الدخول إلى موانئها لحماية سواحلها من التلوث وأيضا تحديد الإجراءات المطلوبة من الربان عند حاجته لمكان لجوء ، وعلى أن تشتمل على طلب المساعدة من سفينة أخرى قريبة أو حالة إنقاذ بطلب من سلطة العلم أو سلطة الساحل ، مع تقييم المخاطر المحتملة

واحتياطات أماكن اللجوء وإدارتها وتوفير أماكن مناسبة للجوء مزودة بتسهيلات مناسبة .

٤-الإرهاق Fatigue : قدمت الولايات المتحدة الأمريكية ورقة عمل تطلب الحاجة إلى تطوير التعليم والتدريب الذي يعطى للبحارة وملاك السفن والمشتغلين ومصممي السفن والمرشدين وذوى الصلة أمثلة واقعية عن الإرهاق وضرورة وجود التدريبات التي تعتبر خطوة لتلافي الإرهاق والتعب على سفن الركاب والتقدم في تحسين السلامة على متن السفن ، ونُبهت على ضرورة حماية الأفراد من الإرهاق بواسطة المفتشين البحريين ويكون هذا الموضوع من اختصاص إدارة بحرية منفصلة ، وذلك من خلال جدولة المواعيد في العمل الإضافي والعمل الليلي وغيرها ، وتنظيم أوقات العمل والتدريبات والراحة والنوم وغيره ، والمحافظة على صحة الطاقم وإعطائهم فرصة في اختيار الطعام والتمرنات وغيرها .

٥-الاتزان وخطوط الشحن وسلامة سفن الصيد Stability,Load lines and Fishing Vessel Safety وقد أشارت اللجنة إلى التقدم الذي حدث في تطوير (SOLAS) II-1 parts A,B والخاص بالعطب الصغير وحد السماح للقواطع الصماء والسطح والفتحات المانعة للمياه والممرات الآمنة للطاقم على أن تقدم وتراجع في اللجنة المختصة. أقرت اللجنة مقترح تعديل على (SOLAS) II-1/8 regulation (الأنظمة) التي تهتم بالاختبارات الأولية على الأبواب المانعة لنفاذ المياه في سفن الركاب والبضاعة والتي سوف تعرض في اللجنة ٧٩ لكي تدخل حيز التنفيذ في ٢٠٠٦ ؛ واعتمدت اللجنة التعديل على II—2 (SOLAS) الذي يطلب تعديل نهايات مواسير أنابيب تهوية صهاريج زيت التزيت لتكون على السطح وليس داخل غرفة الماكينات في السفن الجديدة المبنية بعد ايلول ٢٠٠٢ .

٦- التدريب والنوبة Training and Watch Keeping : وافقت اللجنة على مسودة الجمعية العامة الخاصة بالتدريب والشهادات ومتطلبات تشغيل المرشدين البحريين غير العاملين في أعالي البحار وطلبت اللجنة من جميع اللجان الفرعية تطوير التوجيهات لمعادمة التدريب البحرية الخاصة بتدريب ضباط النوبة الملاحية على الإجراءات المختلفة لتفادي التصادم البحري .

٧- الاتصالات بالراديو والبحث والإنقاذ :

أقرت اللجنة قرار بقائمة محتويات Emergency Medical Kit/bag الخاص بالتجهيزات الطبية التي تستخدم على متن سفن الركاب طراز Ro-Ro والتي لا تحمل معها عادة طبيب ، وطلبت كذلك أن تكون المساعدة الطبية من مراكز البحث والإنقاذ أولوية هامة وحرصت اللجنة على عدم تخلي أطقم السفن عن حمل المصابين إلى الطائرة الهليكوبتر للإنقاذ ويجب أن يكون القائم بهذه العملية مدرب على هذا الشأن ، وقد وضعت اللجنة الحدود المشتركة لنظام AIS طويل المدى وأهميته في الأمن البحري ، وتدريب الحدود الملائمة لاستخدام المعلومات المتاحة في أجهزة النظام ، والتعديلات الفنية الضرورية في MF/HF لتتوافق مع معلومات AIS المتاحة والمطلوبة من الهيئات الدولية بالإضافة إلى هيئة البحث والإنقاذ وقدمت اللجنة بعض التعديلات في التوجيهات لأصحاب ومشغلي وربابنة واطقم السفن للحماية من أعمال القمع والقرصنة والسطو المسلح ، وذلك من خلال تفاعل الأخطاء في إرسال إنذارات السطو لأنة يمكن أن يصل هذا الإنذار إلى القرصنة مما يعرض أرواح الطاقم للخطر ولذلك يجب مراعاة الخطورة الغير مقصودة للإنذارات الاستغاثة المرسلة من السفينة ، وقد طلبت IMO وضع بروتوكول ضد هروب المهاجرين بالبر والبحر والجو والاستعانة باتفاقيات الأمم المتحدة ضد متخطي

الحدود والجريمة المنظمة ، أسس مقاومة الأعمال الغير آمنة من تجارة نقل المهاجرين في البحر^(٢١) (عبد المنعم ٢٠٠٢) .

أما في الجلسة ٧٦٠ للجنة السلامة البحرية (MSC 76) ، تم إقرار (ISPS Code) لسنة ٢٠٠٢ وطلبت المنظمة البحرية الدولية من الدول الأعضاء الاهتمام بدعم الأمن البحري على متن السفن وفي الموانئ وتفعيل ثقافة الأمن البحري لدى أطبق السفن مما يخدم تدفق التجارة الدولية ، وصناعة النقل البحري ، وبما يحقق استعداد السفن والموانئ لمواجهة احتمال التعرض للهجمات الإرهابية ، والأشكال الأخرى للجرائم المنظمة بحيث لا تتعارض هذه الإجراءات والمهام مع تمتع أفراد الطاقم بالحقوق والحريات الأساسية للأفراد دون تمييز كما أقرها القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي للاجئين ومنظمة العمل الدولية^(٢٢)) انظر الفصل الأول من الرسالة) .

بداء خيرا السلامة البحرية في إدارة الأزمات والكوارث البحرية (نموذج تبادل المعلومات):

ومن خلال القرارات التي اتخذتها لجنة السلامة البحرية MSC في لجنة رقم 75 ، 76 .

فيجب على الدراسة أن تستطلع آراء الخبراء البحريين المتخصصين في السلامة البحرية ، وذلك من خلال مقابلة مع الدكتور ريان احمد عبد الحميد كسار^(٢٣) بتاريخ ٢٠٠٥/٩/١٩ ، وذلك من خلال طرح مجموعة من التساؤلات التي توضح وجهات نظر المتخصصين في كيفية تطابق المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري من اجل تقديم الدعم والتطوير وتعزيز التعاون وتحديث السلامة والأمن في إدارة الأزمات والكوارث البحرية في المجالات المستحدثة وبالتحديد (تبادل المعلومات) ، وقد حددت الدراسة

موضوع الاستطلاع على بُعد من الأبعاد المتخصصة في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات البحرية وانعكاساتها على الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات سوف تطرحها الدراسة على النحو التالي :

__ مدى تأثير المعلومات على أمن وسلامة الملاحة البحرية على المستوى العالمي ؟

يوضح الدكتور احمد كسار بأنه قد تقدم بورقة عمل بحثية في الجمعية العمومية الخامسة في عام ٢٠٠٤ للاتحاد الدولي للجامعات البحرية International Association of Maritime Universities وكان موضوع هذه الورقة البحثية هو (دور تبادل المعلومات في تحسين الأمن والسلامة البحرية) The Role of Information Exchange on Navigation Safety And Security Enhancement حيث يلعب تبادل المعلومات دوراً جوهرياً في تطبيق السلامة والأمن الملاحي ، وقد أدى التطور السريع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى زيادة القدرة على الوصول إلى القنوات المعلوماتية .

وبالتالي يمكن استخدام المعلومات بأسلوب إيجابي أو سلبي تجاه سلامة وأمن السفن خلال إبحارها خاصة قرب المناطق الساحلية فالملاحة الدولية تتعرض دائماً لخطر التنظيمات الإجرامية (القرصنة البحرية) وبعض صور الإرهاب العالمي ، وتعد الممارسات الصحيحة في إدارة الأمن ضرورية لمواجهة للتعرض للقرصنة أو الإرهاب وغيرهم من النشاطات الإجرامية ، وقد أظهرت الإحصائيات العالمية أن هناك زيادة كبيرة في حوادث الهجمات على السفن خاصة في مناطق الشرق الأقصى والمناطق ذات مستويات المعيشة الاجتماعية المنخفضة في كافة أرجاء العالم ، ومعظم تلك الهجمات تم التخطيط لها على أساس المعلومات التي تم تجميعها بطرق غير شرعية تجاه الأهداف المستهدفة .

هل يوجد حرب معلومات بحرية في الوقت الراهن يمكن أن تؤثر تأثير سلبي على أمن وسلامة الملاحة العالمية ؟

أن حرب المعلومات البحرية متواجدة في استخدام المعلومات بجانبها السلبي وهذا الأمر قد قصدت توضيحه في الاتحاد الدولي للجامعات البحرية حيث تنفّرع حرب المعلومات البحرية Maritime Information Warfare إلى نوعين :-

النوع الأول : (تسريب المعلومات):

وهذا يأتي عن طريق الأفراد سواء كانوا من طاقم السفينة عند الوصول إلى الموانئ والاختلاط بأفراد غير معروفين والتصريح لهم بمعلومات دقيقة وهامة عن شحنة السفينة وخط سيرها وميناء الوصول وكل هذه المعلومات قد تتسرب أيضا عن طريق عمال الشحن والتفريغ ممن لهم علاقة بالسفينة أو حينما تدخل السفن المناطق المغطاة بنظام VTS فيتطلع العاملون بهذا النظام باعتباره مركز مراقبة على وجهة السفينة والبضائع التي عليها والميناء القادمة منه ، ويحدث تسرب هذه المعلومات من VTS ولهذا السبب يجب إجراء التحريات اللازمة على الأفراد العاملين في مراكز VTS Vessel Traffic System^(٢) لأنه يمكن أن يحدث تنسيق بين العاملين به وبين عصابات الإجرام المنظم نتيجة لانخفاض مستوى المعيشة والحاجة إلى الأموال فيتم بيع المعلومات عن السفن ، وذلك من خلال تجنيد العاملين في VTS للعمل لحساب عصابات الإجرام المنظم

ويستشهد الدكتور احمد كسار بان المكتب البحري الدولي The International Maritime Bureau (IMB) قد أعلن أن عدد هجمات القرصنة المسجلة على السفن وصلت في عام ٢٠٠٣ إلى ٤٤٥ أي بزيادة قدرها ٢٠% عن عام ٢٠٠٢ ومازالت المياه الإندونيسية هي الأخطر

للتلك الهجمات فقد تعرضت إلى ١٢١ حادث وخصوصا عند مضيق مالاقا The Malacca Straits والذي يقع ما بين إندونيسيا Indonesia وماليزيا Malaysia ، وهى أحد أكثر المسارات البحرية العالمية ذات الأهمية الاستراتيجية للملاحة البحرية نظرا لاعتماد ٣٠% من التجارة العالمية على تلك المضيق ، ٨٠% من تصدير البترول الخام من اليابان تمر جميعهم بتلك المضيق وتشير بعض وكالات المخابرات الغربية وخبراء الأمن البحري أن هناك تنسيق بين الإرهاب و القرصنة البحرية الإندونيسية Indonesian piracy .

ويدعى خبراء الأمن البحري أن للتنظيمات الإرهابية أظهرت قدرتها الهجومية البحرية على ناقلة البترول Limburg عام ٢٠٠٢ والمدمرة الأمريكية Uss Cale عام ٢٠٠٠ وكانت ناقلات البترول مستهدفة في ٢٣% من الهجمات واحتلت بنجلاديش Bangladesh المرتبة الثانية من حيث عدد الهجمات في عام ٢٠٠٣ والبالغ عددها ٥٨ حادث اعتداء تليها نيجيريا Nigeria وجاءت في المرتبة الثالثة بعدد ٣٩ حادث ويعتبرها المكتب البحري الدولي IMB اخطر منطقة في أفريقيا من حيث القرصنة والسطو المسلح ، ولكن بعض البلدان شهدت انخفاضا في القرصنة فمثلا قد حققت الصومال انخفاض قدرة ٥٠% في الاعتداءات المبلغ عنها ، رغم أن IMB قال أن الساحل الشرقي والشمالي الشرقي للصومال مازال يشكل منطقة ترتفع فيها خطورة خطف طاقم السفن من أجل المطالبة بالفيدي (IMB 2004).

ويوضح الدكتور احمد كسار النوع الثاني من حرب المعلومات البحرية وهو الاختراق المعلوماتي : وبناء على القرارات التي وردت من لجنة السلامة البحرية في الجلسة 75 عام ٢٠٠٢ في الجزء المرتبط بالاتصالات والبحث والإنقاذ بان هناك خطورة أثناء الاتصالات التي

يمكن أن يتم اختيارها بواسطة عصابات الإجرام المنظم والقرصنة البحرية ، وخصوصا بعد تنفيذ شروط IMO بالنسبة AIS^(٢٠) أنظمة التعريف الآلي Automatic Identification Systems وهو جهاز إرسال وبث رقمي ديناميكي محمول على متن السفينة ويقوم ببث المعلومات الخاصة بالسفينة على فترات منتظمة حسب سرعة السفينة فهناك معلومات إجبارية يتم بثها مثل اسم السفينة وخط سيرها وسرعتها ، وهذه المعلومات يتم بثها على موجات تردد VHF^(٢١) ويتم رصدها وتعريفها أوتوماتيكيا^(٢٢)

(انظر الملاحق: الملحق (٣-٢) .

ويشير الدكتور كسار أن هناك أضرار تنشأ عن استخدام AIS في نظم VTS وذلك من خلال بث البيانات الجوهرية والشاملة حول السفينة وحمولتها بشكل علني فهذه المعلومات مخصصة للسلطات ولكن ذوى النوايا السيئة تقوم باختراق تلك البيانات ، وتحتصر فئات النوايا السيئة في مصطلح يمكن أن يطلق عليه الفئات المهددة threat فالسفن سواء تجارية أو صيد أو حتى قوارب النزهة جميعها عرضة لأنواع مختلفة من التهديد في أعالي البحار وفي المياه الإقليمية أو حتى في المياه الداخلية وفئات النوايا السيئة التي تهدد أمن الملاحة البحرية هي :

القرصنة البحرية Maritime Piracy^(*) :

وهي أعمال عنف أو احتجاز غير مشروعة من أجل تحقيق غايات إجرامية موجه نحو السفن لتحقيق أغراض مالية ويتم في أعالي البحار .

والسطو المسلح ضد السفن Armed robbery against ships: وهي أعمال غير قانونية كالعنف والاحتجاز والتهديد الموجه ضد سفينة أو أشخاص أو ملكية على سطح السفينة وتم في المياه الإقليمية والداخلية .

والتخريب Subversion هو ذلك العمل الذي يهدف لإضعاف القوة العسكرية أو الاقتصادية أو السياسية لدولة ما.

والتجسس Espionage بغرض محاولات الحصول على معلومات بشكل سري أو غير شرعي لمساعدة قوة أجنبية بغض النظر عن طبيعتها ، والإرهاب البحري Maritime Terrorism وهو استخدام غير مشروع للقوة أو التهديد بالقوة ضد الأفراد والممتلكات في البحار من أجل تحقيق أهداف خاصة .

ـ كيف تتم عمليات الاختراق المعلوماتي من خلال أجهزة الاتصالات والحواسيب على متن السفن؟

أن مصطلح الاختراق المعلوماتي يقابلة مفهوم أمن المعلومات (*) وبالتالي فعمليات الاختراق الإلكتروني تكون نتيجة لعدم وجود وسائل وقائية كافية لأمن المعلومات على متن السفن لان هناك أنظمة كامطة للمعلومات مرتبطة بالإنترنت عن طريق الأقمار الاصطناعية ومرتبطة بأجهزة السفينة سواء كانت مخصصة في المجال التجاري أو نقل الركاب ، وإن دخول الفيروس يمكن أن ينتج عنه تدمير للأجهزة أو تعطلها ، وإن وصول الفيروس إلى الشبكات Network يمكن أن يحدث بطريقتين مختلفتين :

أما عن طريق ارسالة بواسطة الإنترنت عن قصد وعمد مرتبط بسوء النية أو عن طريق تحميل دسك أو سي دي محملين بفيروس بنية حسنة يؤدي إلى ضرر في الأجهزة على متن السفينة ، وإذا أرسل الفيروس بسوء نية يمكن أن يسيطر على كافة أجهزة السفينة .

__ هل عملية السيطرة على الأجهزة الملاحية في السفينة مرتبطة بالاختراق المعلوماتي ؟

انه يمكن السيطرة على الأجهزة الملاحية على متن السفينة عن طريق الاختراق المعلوماتي المرتبط بسوء النية ، وهو إرسال فيروس عن طريق الإنترنت المتصل بالأقمار الاصطناعية ، وينتقل هذا الفيروس إلى باقي الأجهزة على متن السفينة ، ويسيطر عليها سيطرة كاملة لان كافة الأجهزة مرتبطة بعضها البعض إلكترونيا ، وعند حدوث اختراق يمكن السيطرة عليها أو يكفى لتدميرها .

__ وما هي وسائل الوقاية من الاختراق المعلوماتي على متن السفن ؟

بأنه خلال تقديم ورقة العمل البحثية إلى الاتحاد الدولي للجامعات البحرية بالاشتراك مع الربان السنوسي بلبع قد وضعنا بأنه يجب فصل الأجهزة الملاحية عن الاتصال بشبكات الإنترنت التي يمكن أن يصل إليها عمليات الاختراق المعلوماتي ، ولا بد من وجود شفرة برمجيات ذات مواصفات تتناسب مع تصميمات الأجهزة المتصلة إجباريا بالأقمار الاصطناعية لتفادي الأعمال الغير مشروعة لقراصنة الكمبيوتر والفيروسات والمجرمين وأيضا العاملين غير الشرفاء أو المتمردين ، لان على الرغم من محاولة عزل أو استقلال أجهزة الملاحة إلا انه اصبح في الوقت الراهن مشكلة قائمة ، وهي الجسور المتكاملة التي تربط كافة معلومات السفينة بنظام AIS ، وبالتالي أصبحت كافة الأجهزة على متن السفينة مترابطة بعضها البعض ومتصلة فيما بينهم ولذلك لابد من إعادة النظر في التصميمات الإلكترونية ، والوصلات المترابطة ، وخصوصا نظم الأقمار الاصطناعية المرتبطة بالإنترنت ، ولابد من تحسين الأمن المعلوماتي على متن السفن من خلال وصلات مؤمنة بين السفينة والساحل وتنظيم الوصول إلى الإنترنت العام بواسطة سياسات تأمين

مركزية كما هو الحال المتبع في المؤسسات الأمنية في المجتمع الدولي ، ويجب عزل معلومات AIS التي يتم بثها بعيدا عن كل العاملين غير المسؤولين وكذلك العصابات وتحديد المعلومات التي يتم بثها أو تشفير تلك المعلومات ، ولذلك يجب أن يكون للسفن أو الأساطيل بوجه عام سياسة تأمين للاتصالات والمعلومات ، ويجب زيادة الوعي الأمني لأفراد الطاقم بأهمية سرية معلومات السفينة التي يعمل على متنها أو المعلومات المتعلقة بالشركة الملاحية التي يعمل بها وضرورة التعامل مع الأجهزة بكلمة سر ، وكذلك التأكد على أن أي خرق عمدي للأمن المعلوماتي للسفينة سيتم التعامل معه بصرامة .

__ هل هناك مشكلة في تطبيق سبل الوقاية للأمن المعلوماتي على متن السفن ؟

أن في الوقت الراهن المشكلة الأساسية المرتبطة بالأمن المعلوماتي هي عدم وجود الخبرة المتخصصة في أطقم السفن لمكافحة جرائم الاختراق المعلوماتي ، والذي يخشى منه في المستقبل نظرا للتقدم الهائل في وسائل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات .

__ هل يتم في الوقت الراهن التفكير في إعداد ضباط أمن معلوماتي على متن السفن أو إعداد ضابط أمن السفينة لهذه المهمة ؟

بأنه في الوقت الراهن لا يوجد أي تصريح أو إعلان من جانب لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية IMO بإعداد ضابط أمن معلوماتي على متن السفن . فالضابط المتواجد حاليا على متن السفن والذي يتعامل مع الأجهزة هو ضابط بحري ويقوم بالحصول على شهادة لتشغيل الأجهزة ولكنه ليس متخصص في الأمن المعلوماتي أما ضابط أمن السفينة SSO فغالبا أن ربان السفينة هو الذي يقوم بهذه الوظيفة ولا يستطيع أن يتحمل بمهام زائدة عن طاقاته لأن ذلك سيتطلب جهد أكثر ، ومسئوليات أخطر ولكن المصرح به طبقا لقرارات لجنة السلامة البحرية

في الجلسة ٧٥ هو ضرورة تعزيز الوعي الأمني لعمليات الاختراق المعلوماتي^(٢٤) (مقابلة بتاريخ ١٩/٩/٢٠٠٥) .

وبالتالي قد اتضح من خلال آراء خبراء السلامة البحرية أن المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، قد أصبحت منظومة ضرورية من أجل الارتقاء بالأمن والسلامة البحرية وقد استفاد الباحث من هذه الآراء المتخصصة والتي تم نشرها على الفكر العالمي البحري المتخصص وقد توصلت الدراسة إلى نتيجة هامة ، وهي ضرورة إعادة نظر لجنة السلامة البحرية MSC بالمنظمة البحرية الدولية IMO بالإعداد لظهور فئة وظيفية جديدة في مجال الأمن الاقتصادي البحري وهي (فئة ضابط الأمن المعلوماتي) على متن السفن والأساطيل البحرية التجارية بمختلف تخصصاتها.

ج. الوساطة الدبلوماسية العالمية بشأن تعزيز التعاون الإقليمي البحري (مذكرة المشرق العربي ٢٠٠٥ نموذجاً):

قد تتضح الوساطة العالمية في التعاون الإقليمي البحري من خلال مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ ، وذلك بناء على المبادئ التوجيهية بشأن الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري والتي تم إقرارها في ٢٨ فبراير ١٩٩٧ ، وقد تم فتح باب التوقيع على مذكرة التفاهم في دمشق خلال الفترة من

٩ إلى ١٢ مايو ٢٠٠٥ لأعضاء اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ، ثم الانضمام في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى

٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ حيث جهة إيداع المذكرة بمقر الأمين العام للأمم المتحدة ، وذلك من خلال توطيد علاقات التعاون والتكامل بين دول المشرق العربي الأعضاء في إسكو^(٢٥) والمنطقة العربية عموماً وسوف

تحاول الدراسة توضيح ما ترنو إليه مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ وذلك على النحو التالي :

١- مبادئ وأهداف مذكرة التفاهم:

أ- العمل على موازنة سياسات الأطراف في المذكرة وتنسيقها في المجالات المتصلة بالنقل البحري الإقليمي والدولي والموانئ والمرافئ البحرية .

ب- جعل أنشطة وخدمات النقل البحري والموانئ والمرافئ البحرية أكثر كفاءة وفعالية، سعياً إلى تعزيز للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي .

ج- تحديد وتنفيذ سياسات ملاحية متوائمة وقادرة على تحقيق تنمية مستدامة للأساطيل البحرية التجارية، وتوطيد التعاون بين الأطراف في المذكرة على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي ومع سائر الأقاليم والمناطق.

د- عقد مشاورات منتظمة تستهدف التوصل إلى مواقف موحدة على الصعيدين الإقليمي والدولي بشأن سياسات النقل البحري ، واتخاذ قرارات ، واعتماد حلول لمسائل وعقبات محددة في مجال سياسات النقل البحري .

هـ- موازنة تطلعات ومواقف الأطراف في المذكرة فيما يتعلق بالانضمام إلى الاتفاقات والمعاهدات الإقليمية والدولية في مجال النقل البحري التي هي أطراف فيها وتنفيذ تلك الاتفاقات والمعاهدات.

و- تعزيز التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف بين إدارات النقل البحري أو الإدارات البحرية؛ وإعداد الدراسات التي تشجع تعزيز التعاون بين الأطراف في مجال النقل البحري وعمليات الموانئ والمرافئ البحرية والعمل على تعزيز دور المؤسسات الوطنية للنقل البحري وتفعيلها

وتشجيع أنشطة مجالس واتحادات الشاحنين والوكالات الممثلة لها وخطوط الملاحة الوطنية ، وجمعيات واتحادات وهيئات الملاحة الوطنية والعربية ومراكز التدريب والبحث العلمي في المجال البحري.

٢- الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية:

اتفقت الأطراف الداخلة في مذكرة التفاهم على ما يلي:

أ- إجراء الدراسات وتبادلها ، والمتابعة الدورية لوضع شركات الملاحة الوطنية سعياً إلى تطويرها ؛ تحفيز مؤسسات التمويل في المنطقة وخارجها لدعم الأطراف الداخلة في المذكرة في سياساتها لتحسين الأساطيل الوطنية وتشغيلها وتطويرها، والدعوة إلى إنشاء صندوق مخصص لتمويل شراء وبناء السفن الحديثة بهدف تطوير الأساطيل الوطنية .

ب- تشجيع دخول شركات الملاحة الوطنية التابعة للأطراف الداخلة في المذكرة في اتفاقات مشتركة وتحالفات وعمليات دمج فيما بينها وتشجيع حرية تقديم خدمات نقل شاملة وفعالة، ومن ضمنها خدمات النقل الدولي المتعدد الوسائط^(١) ؛ تشجيع العمل على نقل البضائع على الأساطيل الوطنية^(٢) كلما كان ذلك ممكناً ، على أن يشمل ذلك العمليات التجارية المنبثقة من المساعدات الحكومية والاتفاقات التجارية الثنائية والمتعددة الأطراف، مع التشديد على كفاءة الخدمات وقدرتها التنافسية .

ج- للتنسيق والتكامل بين الأساطيل الوطنية للأطراف الداخلة في المذكرة في مجال نقل البضائع والمشاركة في الخدمات لتحقيق الاستخدام الأفضل للأساطيل، وتشجيع إقامة شبكات تسويق مشتركة لخدمات النقل البحري على الصعيدين الإقليمي والدولي، وذلك عن طريق تفعيل دور الاتحادات المتخصصة القائمة مثل الاتحاد العربي للناقلين البحريين والاتحادات التي ستتشأ في المستقبل .

د-توحيد وتنسيق الجهود في متابعة أحدث التطورات في قطاع النقل البحري وتطبيق الشروط والمعايير البحرية الدولية ؛ وتعزيز التعاون في مجال بناء السفن وصيانتها وإصلاحها .

٣-الموانئ والمرافئ البحرية:

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على :

- أ- تبسيط ومواءمة القوانين واللوائح والإجراءات التي ترعى عمليات الموانئ والمرافئ البحرية^(٢) ، ومن ضمنها الإجراءات الجمركية والصحية والإدارية ، وذلك لتقصير مدة بقاء السفن في موانئها تماشياً مع اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية وتعديلاتها ؛ تطوير وتحديث الهياكل المؤسسية لإدارة الموانئ والمرافئ البحرية تحقيقاً لزيادة الكفاءة .
- ب- مواءمة هياكل التعريفات والرسوم والأجور والنظم الإحصائية للنقل البحري والموانئ؛ توطيد التعاون بين الأطراف في المذكرة في مجال تبادل الخبرات في إدارة الموانئ والمرافئ البحرية وعملياتها رفع مستويات الأداء والكفاءة في الموانئ والمرافئ البحرية وزيادة قدراتها التنافسية؛ تنويع أنشطة الموانئ والمرافئ البحرية بحيث تشمل على سبيل المثال لا الحصر، المجالات الصناعية والتجارية واللوجستية وخدمات التوزيع الإقليمي والدولي .

ج- تبادل المعلومات باستخدام نظم التبادل الإلكتروني للبيانات حول خطوط الملاحة والسفن العاملة بين الموانئ والمرافئ، وللاطلاقات المتاحة للأساطيل الوطنية ، تحقيقاً للتنسيق والتكامل ؛ وإعداد الدراسات الدورية والخطط الاستراتيجية لتنمية وتطوير الموانئ والمرافئ .

٣. النقل الساحلي بين موانئ الأطراف الداخلة في المذكرة:

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على تطوير النقل الساحلي بين موانئها بهدف زيادة حجم التبادل التجاري البيئي، وذلك عبر الطرق التالية:

أ- تشجيع حركة النقل الساحلي^(٤) بين الموانئ والمرافئ، وتقديم التسهيلات والدعم لشركات النقل الساحلي الوطنية، إتاحة خدمات النقل الساحلي وتطويره وتجهيزه بالإمكانات والتسهيلات المناسبة لتسهيل استقبال سفن ومراكب النقل الساحلي وتقديم الخدمات والتسهيلات المناسبة لها في الموانئ والمرافئ.

ب- تبسيط وتسهيل إجراءات الموانئ والجمارك وسائر الإجراءات لسفن وبضائع النقل الساحلي في الموانئ والمرافئ .

د. العمالة البحرية والتعليم والتدريب:

تتبع الأطراف الداخلة في المذكرة ما يلي :

أ- الالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بالعمالة البحرية ، وظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن ، والتعليم والتدريب والتأهيل البحري؛ والانضمام إلى الاتفاقات والمعاهدات الإقليمية والدولية ذات الصلة بالعمالة البحرية والتعليم والتدريب والتأهيل ، وخاصة تلك الصادرة عن منظمة العمل الدولية ، والمنظمة البحرية الدولية .

ب- الاستعانة بالعمالة البحرية من مواطنيها على الأساطيل الوطنية شرط استيفاء المؤهلات المطلوبة وفقاً للمعاهدات الدولية النافذة وإعطاء الأولوية للعمالة الوطنية بتطبيق نظام لتبادل العمالة البحرية .

ج- توفير فرص التدريب العملي البحري على سفن الدول الأطراف في المذكرة، وذلك للطلبة المتدربين والضباط والمهندسين البحريين من مواطني الدول الأطراف الداخلة في المذكرة، وخاصة تلك التي لا تمتلك سفناً لتأدية الخدمة البحرية عليها .

د- إنشاء ودعم مراكز ومؤسسات التعليم والبحوث والتدريب والمعلومات
فسي قطاع النقل البحري وذلك تحقيقاً لما يلي: ١- إنشاء بنك معلومات
بحري لتخزين المعلومات وتبادلها بين الأطراف في المذكرة بواسطة نظم
التبادل الإلكتروني للبيانات.

هـ- وضع وتطوير مناهج ونظم للتدريب البحري، وتنسيق برامج
التدريب، وتبادل الخبرات في مجال التدريب.

٦- السلامة والأمن البحري وحماية البيئة البحرية:
اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على:

أ- الالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بالسلامة البحرية
والالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بأمن الموانئ
والسفن .

ب- الالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بمنع التلوث
البحري والوقاية منه ومكافحته، وحماية البيئة البحرية .

ج- التعاون بين الأطراف في المذكرة في تبادل المعلومات ، وباستخدام
نظم التبادل الإلكتروني بخصوص إجراءات أمن الموانئ والسفن في هذا
المجال .

د- تبادل المعلومات ، باستخدام نظم التبادل الإلكتروني، بخصوص خطط
الاستدخال العاجل لمكافحة التلوث البحري داخل الموانئ ؛ وإجراء تمارين
مشتركة دورية ومنظمة في مجال مكافحة التلوث البحري؛ والتنسيق
والتعاون في مجال مكافحة التلوث البحري ؛ وإنشاء ودعم مراكز التعليم
والتدريب في مجال السلامة والأمن البحريين والبيئة.

٧- المؤتمرات الإقليمية والدولية :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على:

التنسيق بهدف التوصل إلى مواقف موحدة على الصعيدين الإقليمي والدولي؛ والمشاركة الفعالة في المؤتمرات الدولية المعنية بالنقل البحري والموانئ، وذلك للمساهمة في وضع السياسات والتشريعات الإقليمية والدولية للنقل البحري والموانئ ، حرصاً على حقوق ومستقبل قطاع النقل البحري والموانئ .

٨- الحماية والتعويض البحري :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على حث شركات الملاحة الوطنية على التنسيق فيما بينها في مجال التأمين على البضائع والسفن مع نواحي الحماية والتعويض البحري ، بغرض تحقيق مزايا نسبية من هذا التعاون، والنظر في الانضمام إلى نادي الحماية والتعويض البحري التابع للاتحاد الإسلامي لمالكى البواخر لتأمين سفن الشركات التابعة للأطراف في المذكرة .

٩- التأمين البحري :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على تشجيع التعامل مع الشركات الوطنية للتأمين البحري .

١٠- تصنيف السفن (٩) :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على العمل لتنفيذ الهيئة العربية لتصنيف السفن ، ودعوة الدول غير المنضمة إلى اتفاقية إنشاء الهيئة للانضمام إليها.

١١- النقل الدولي المتعدد الوسائط :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على الدعوة إلى تطبيق النقل الدولي المتعدد الوسائط في إطار نظام النقل المتكامل في المشرق العربي ووفقاً

للإجراءات والصكوك المعترف بها دولياً بشأن عمليات هذا النمط، والانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة.

١٢ التشريعات والإجراءات :

اتفقت الأطراف الداخلة في المذكرة على تطوير التشريعات البحرية السارية، بحيث تحقق أهداف تطوير النقل البحري والموانئ حتى تتماشى مع الاتفاقات والمعاهدات الدولية المعنية^(٢٥) (إسكوا ٢٠٠٥)

٣-٢ الوساطة على المستوى الوطني (منظومة النقل البحري المصري نموذجاً):

وسوف تتناول الدراسة نموذج الوساطة المرتبط بمجال الأمن الاقتصادي البحري على المستوى الوطني ممثل في منظومة النقل البحري في جمهورية مصر العربية ، وذلك على النحو التالي:-

إن مصر كدولة بحرية بموقعها الجغرافي المتميز بين ملتقى ثلاث قارات تمتد سواحلها لأكثر من ألفي كيلو متر وتطل على بحرين هما : البحر المتوسط والبحر الأحمر ، ومن خلال هذا الموقع الجغرافي أصبح لها اتصال بالعالم الخارجي منذ أقدم العصور ، ويمر بها شريان حيوي يربط بين الشرق والغرب هو قناة السويس ، يمثل حجم التجارة الخارجية المصرية المنقولة بحراً ما يقرب من ٩٠% من حجم التجارة الخارجية المصرية وحيث أن منظومة النقل البحري أصبحت منظومة متداخلة ومتشابكة ، وبالتالي فهي هدف إستراتيجي يساهم في الاقتصاد القومي المصري ، وتجارة مصر الخارجية ، ومن خلال ذلك أصبح لها دور ظاهر للوساطة الوطنية في من خلال ذلك القطاع الحيوي الذي يكمل عمل منظومة النقل البحري العالمي .

وسوف توضح الدراسة منظومة النقل البحري المصري ، وذلك على النحو التالي :

أولاً - هيئات الموانئ المصرية :

يتولى قطاع النقل البحري رسم السياسة العامة لإنشاء الموانئ وتطويرها من خلال وضع استراتيجية تكفل رفع كفاءتها بما يتواءم مع التطورات العالمية ، في إطار الخطة العامة للدولة، كما يقوم بمتابعة تنفيذ الخطط الاستثمارية وخطط التطوير وتنسيق الجهود مع هيئات الموانئ من أجل تقديم خدمة متميزة للسفن المتريدة على تلك الموانئ^(١) .

كما تمثل هيئات الموانئ في العديد من اللجان التي تعقد بقطاع النقل البحري لدراسة المشروعات الهامة ، ويمكن للدراسة أن تتناول بعض هذه اللجان على النحو التالي :-

١- اللجنة الفنية الدائمة لمنح تراخيص إغراق نواتج التكرير وغيرها من المواد في المياه المصرية.

٢- اللجنة الدائمة لمنح تراخيص ممارسة نشاط التوكيلات الملاحية.

٣- اللجنة الدائمة لتوجيه السفن المحملة بالمواد التموينية الاستراتيجية.

٤- اللجان المكونة لدراسة الموضوعات المعنية بتشجيع الصادرات المصرية.

ويعقد المجلس الأعلى للموانئ دورياً ما لا يقل عن مرتين سنوياً تطبيقاً لأحكام قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٩٩ لسنة ٩٥ بشأن تنظيم حصيلة الضريبة الجمركية المقررة لدعم النقل البحري والقرار الوزاري

رقم ٣٩ لسنة ١٩٨٧ في هذا الخصوص بأن يقدم قطاع النقل البحري الدعم الكامل لهيئات الموانئ المصرية من حصيلة حساب الدعم البحري بتصديق من وزير النقل المصري وذلك على النحو التالي :-

- ١- دعم المشروعات المتعلقة بتطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها وكذلك إعفاء المعدات التي تخدم حركة السفن بها .
 - ٢- تطوير البحوث والدراسات والاستشارات التي تخدم قطاع النقل البحري بما يحقق رفع كفاءته وتحقيق أهدافه
 - ٣- تدعيم الخدمات السيادية في مجال النقل البحري التي تتطلبها مصلحة الأمن القومي.
- ثانياً - غرف الملاحة :**

والمقصود من غرفة الملاحة هو توحيد جهة المخاطبة مع الاتحاد الدولي، لغرف الملاحة والجهات الدولية الأخرى وكذلك تحقيق التنسيق بين غرف الملاحة بالموانئ المصرية لما فيه الصالح العام ، فقد سبق وأن صدر القرار الوزاري رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٠ بتشكيل غرفة الملاحة المركزية^(١) .

ثالثاً. الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية :

تقوم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية^(٢) بمجموعة من الاختصاصات الأساسية أهمها: إعداد مسودة القوانين والقرارات الخاصة بالسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث ، دراسة وتحديد التوسعات اللازمة للموانئ لمقابلة التطور في مجال التجارة الخارجية وإبداء الاستشارات الفنية الخاصة بتطوير واستحداث الموانئ مع وضع الخطوط العامة للتنسيق بين مشروعات الموانئ بالجمهورية ووضع خطط وسائل التنظيم الملاحي وتنفيذها وتحديد الممرات البحرية وإصدار المنشورات وإذاعة الإنذارات البحرية لمراعاة سلامة الملاحة في المياه الإقليمية، وتشغيل الموانئ على مستوى الجمهورية التي لم ينشأ لها هيئات مستقلة، وتشغيل المنائر الضوئية واللاسلكية وصيانتها وتطويرها واستحداثها بما يحقق سلامة الملاحة في المياه الإقليمية، والتشغيل الفني

والهندسي للوحدات البحرية والسفن والعائمات التابعة للدولة ، والقيام بإجراءات التفشيح علي السفن التي تدخل جميع الموانئ بالجمهورية للتحقق من تنفيذها للمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية من حيث مقتضيات سلامة السفن والعاملين عليها والقيام بإجراء التفشيح علي السفن والوحدات البحرية التي تبني وطنياً أو التي تشتري من الخارج للتحقق من توافر الاشتراطات الفنية بها واتخاذ الإجراءات اللازمة لتسجيلها، ومراقبة الاشتراطات الواجب توافرها في أطقم السفن المصرية ومنحهم جوازات السفر البحرية والإشراف علي العقود المبرمة بينهم وبين الشركات، والقيام بالأعمال المالية والإدارية والقانونية التي يتطلب مباشرتها الاختصاصات الأساسية. وتقدم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية مجموعة من الخدمات .

أهمها : إصدار وتجديد جواز السفر البحري ، إصدار وتجديد ترخيص العمل البحري علي السفن المصرية والأجنبية ، صرف الشهادات الخاصة لضباط القوات البحرية المتقاعدين تسجيل السفن والوحدات البحرية المصرية ، القيام بإجراءات اختبار الرابطة وضباط الملاحة للسفن التجارية وكذلك كبير المهندسين البحريين ، إنشاء وإدارة الفنارات ومراكز الإنذارات الملاحية بالبحرين المتوسط والأحمر، تموين الفنارات بالبحرين المتوسط والأحمر وإمدادها بالعناية وصيانتها.

وابعاً الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري :

باعتبار أن الأكاديمية جامعة عربية متخصصة في النقل البحري أنشئت عام ١٩٧٢ تحت إشراف جامعة الدول العربية وبمساعدة المنظمة البحرية الدولية ، ولأكاديمية رئيس قام بإدارتها^(٣) ، وباعتبار أن مقرها بجمهورية مصر العربية . فيقوم وزير النقل المصري برئاسة اللجنة التنفيذية للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ولجنة

إدارة معهد تدريب الموانئ ، ومجلس إدارة مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري وتضم الأكاديمية معاهد ومراكز متخصصة تساعد في منظومة النقل البحري المصري والعربي والعالمي ويمكن للدراسة أن تشير إلى بعض منها على النحو التالي :

١- معهد تدريب الموانئ :

تم إنشاء هذا المعهد منذ عام ١٩٨٢ الذي يقوم بتدريب وتأهيل مختلف الكوادر العاملة بهيئات الموانئ وشركات النقل البحري وتداول الحاويات ، وغير ذلك على المستوى الوطني والتعاون الدولي .

٢- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري :

واهم إنجازاته هي :-

(*) في مجال إدارة اقتصاديات النقل البحري :

- _ دراسة جدوى اقتصادية لإنشاء ميناء شرق بورسعيد .
- _ دراسة إمكانية تشغيل خطوط ملاحية بين الموانئ المصرية وموانئ شرق أفريقيا .
- _ دراسة تأثير موانئ الحاويات بالشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا على الموانئ المصرية .
- _ استراتيجيات النقل البحري في مصر .
- _ تنمية المناطق الخلفية للموانئ المصرية .

(*) في مجال البحوث الفنية :

- _ تصميم رصيف ميناء شمال السخنة والإشراف على أعمال التنفيذ .
- _ تصميم ميناء شرق بورسعيد والإشراف على أعمال التنفيذ .
- _ دراسة تصميم تدعيم رصيف الحاويات بميناء دمياط .

(*) في مجال نظم المعلومات:

- _تصميم وإنشاء وتشغيل محاكي تدريب سائقين لهيئة السكك الحديدية.
- _تطوير نظام معلومات شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع.
- _وضع نظام معلومات لكل من شركة النقل البحري، وشركة السويس للشحن والتفريغ الآلي.
- _تطبيق نظام معلومات بهيئة ميناء الإسكندرية، وكذلك نظام تبادل البيانات الإلكترونية للهيئة.

(*) بعض المشروعات التي أنجزها المركز:

- _ التصميم والإشراف على إنشاء ميناء شرق بورسعيد، وكذلك شمال السخنة.

_ دراسة تطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها.

٢- المعهد الإقليمي للأمن البحري :

في إطار تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرفق المينائي (ISPS) قد تم في يوليو ٢٠٠٣ إنشاء المعهد الإقليمي للأمن البحري ، وتم اعتماده في سبتمبر ٢٠٠٣ كمستشار قانوني لعمليات التقييم الأمني للسفن والموانئ ، وكذلك الخطط الأمنية والتدريب لإعداد الكوادر البحرية في مجال الأمن البحري كما أن للمعهد دور فيما يتعلق بالتعاون على المستوى العربي مع كل من دولة الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، الجمهورية اللبنانية الجمهورية السورية، وذلك، فيما يتعلق بتدريب الكوادر البحرية بخصوص تطبيق أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ .

خامساً الشركة القابضة للنقل البحري والبري :

يتبعها عدد (١٤) شركة نقل بحري ، وهناك علاقات متشابكة مع الشركة القابضة والشركات التابعة لها ، وذلك من خلال مساهمة هيئات الموانئ المصرية في رأس مال شركات تداول الحاويات وكذلك هناك تنسيق تام فيما يتعلق بدراسة المشاكل التي تواجه المتعاملين مع الشركات التابعة ، وموقف مصر فيما يتعلق بالاتفاقات الثنائية والمعاهدات الدولية المعنية بالنقل البحري والعاملين بالبحر ، كما أن هناك إشراف وتعاون من جانب هيئات الموانئ على الشركات التي تعمل داخلها.

سادساً_ التوكيلات الملاحية :

في إطار خصخصة نشاط النقل البحري، وتشجيع القطاع الخاص فقد تم منح تراخيص لمزاولة نشاط التوكيلات الملاحية ، وتنتمى علاقة قطاع النقل البحري مع التوكيلات الملاحية في الآتي:

_ يقوم الوكيل الملاحى بتحصيل أتعاب الوكالة الملاحية لصالح قطاع النقل البحري وكذا الاشتراك في نوادي البحارة الدولية طبقاً للقرارات الصادرة في هذا الشأن وتوريدها لهيئة الميناء التي يعمل في نطاقها ويقوم القطاع بمطالبة هيئات الموانئ بهذه الحصة بموجب شيكات تؤول حصيلتها للموازنة العامة للدولة كرسوم سيادية.

_ يقوم الوكيل الملاحى بتقديم خطاب ضمان غير مشروط لقطاع النقل البحري طبقاً للقرار الوزاري رقم ٥٢٠ لسنة ٢٠٠٣.

_ إلزام التوكيلات الملاحية بتنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم ٥٠٦ لسنة ٢٠٠٣ ببيع نسبة ٧٥% من النقد الأجنبي لأحد البنوك المصرية المعتمدة بالسعر الرسمي.

_ مطالبة التوكيلات الملاحية ببيان شهري موضح به عدد السفن التي قامت بخدمتها وأتعاب الوكالة الملاحية التي تم سدائها لهيئات الموانئ لمطابقة هذا البيان مع ما تم تحصيله من الهيئات.

سابعاً- شركة المستودعات المصرية العامة :

تقوم بإدارة الساحات والمخازن في معظم الموانئ المصرية وتنتقل إلى استكمال ساحات التخزين بباقي الموانئ المصرية وفقاً لعقود مشتركة وبشروط محددة بين الطرفين.

ثامناً- القوات المسلحة والمخابرات العامة ووزارة الداخلية :

يتم التنسيق المستمر والتعاون في حماية الأمن القومي ، وتحقيق السيطرة الأمنية ، ومتابعة الالتزام بتنفيذ متطلبات شؤون الدفاع والأمن القومي على كافة السفن وكافة الموانئ البحرية.

تاسعاً-وزارة الخارجية (الوكالات الدولية - التنمية المستدامة والبيئة والمؤتمرات) :

تمثل حكومة مصر ضمن الوفد المصري في المؤتمرات الدولية وفي المنظمة البحرية الدولية IMO وأنشطتها المختلفة.

دراسة الاتفاقيات الدولية والإقليمية والثنائية ، وتنمية العلاقات الدولية في مجال النقل البحري والمشاركة في إجراءات إعداد الاتفاقيات الدولية ، والانضمام إليها بما يحقق المصالح القومية ومتابعة التطورات العالمية في هذا المجال والتنسيق للتوصل لأفضل الحلول للمشاكل البحرية في المنطقة البحرية المحيطة بالمياه المصرية.

_ اعتماد رسوم اشتراك القطاع في المؤتمرات الدولية والإقليمية ضمن

الموازنة العامة لوزارة الخارجية

عاشراً- المحافظات الساحلية :

والتي تهتم بإجراء الدراسات وإقرار وإنشاء وتطوير المشروعات البحرية على سواحل هذه المحافظات والإشراف الفني بالتنسيق مع الجهات المعنية والمختصة.

إحدى عشر- هيئة الطاقة الذرية (قسم الأمان النووي) - كلية العلوم جامعة الإسكندرية (قسم علوم البحار) - الهيئة المصرية العامة لحماية الشواطئ - الهيئة العامة للثروة السمكية:

تبادل المشورة الفنية والعلمية فيما يتعلق بالموضوعات الخاصة بالمواني والسفن والعمالة البحرية بالإضافة إلى إنشاء مراكز للكشف الإشعاعي بالمواني العامة نتيجة جهود قطاع النقل البحري مع هيئة الطاقة الذرية.
ثاني عشر- مصلحة أمن الموانئ :

هناك تعاون وتنسيق من خلال المشاركة في اجتماعات اللجان أو دراسة بعض المشكلات والمشروعات التي يدرس إقامتها من الناحية الأمنية.
ثالث عشر- وزارة الدولة للتنمية الإدارية :

يتم موافاة الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة التابع لوزارة الدولة للتنمية الإدارية بالخطط التدريبية كل عام وكذا قواعد صرف اعتمادات التدريب المدرجة بموازنة كل عام مالي وفقاً لقواعد الكتب الدورية التي تصدر سنوياً لتنظيم هذه العملية حتى يتم دراستها من قبل الجهاز وموافاة قطاع النقل البحري بالموافقة اللازمة لها سنوياً.

رابع عشر- وزارة القوى العاملة والهجرة ومنظمة العمل الدولية :

يتم التنسيق والتعاون معهما في الإعداد والتنظيم لعقد المؤتمرات وورش العمل الخاصة بالعمالة البحرية.

خامس عشر- وزارة المالية :

_ مناقشة مشروع موازنة المصروفات والإيرادات وموافاة قطاع النقل البحري بالموازنة بعد اعتمادها من مجلس الشعب. (لهيئات الموانئ - مصلحة الموانئ والمناظر - قطاع النقل البحري).

_ إجراء التعزيزات اللازمة أثناء العام المالي لبعض البنود والأنواع بالموازنة طبقاً لحالة الصرف.

_ الحصول على نسبة ٣% من الزيادة في حصيللة الإيرادات كمكافآت للعاملين بالقطاع.

سادس عشر- الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة :

- أخذ الموافقة على (الأجور والمرتبات) قبل موافقة وزارة المالية (لقطاع النقل البحري ومصلحة الموانئ والمناظر).

- اعتماد الهيكل التنظيمي وتمويل الدرجات.

- الموافقة على الخطة التدريبية

سابع عشر- بنك الاستثمار القومي:

يتم الحصول من البنك على التمويل اللازم لتنفيذ الخطة الاستثمارية

لقطاع النقل البحري وفقاً للبرنامج الزمني للتنفيذ العيني والنقدي .

ثامن عشر- وزارة التخطيط :

- الموافقة على مشروع الخطة الاستثمارية.

- تعديل الخطة.

- الموافقة على شراء وسائل النقل والانتقال والأثاث.

تاسع عشر- الهيئة العامة للطرق والكباري :

تقوم هيئات الموانئ المصرية طبقاً لموافقة وزير النقل على خصم نسبة ٢

% من الـ ٦٠% من حصيللة الوزن الزائد من حمولة وسائل النقل

المستحقة للهيئة العامة للطرق والكباري وتوريدها لقطاع النقل البحري

كمكافآت للعاملين بالقطاع . كما أن هناك تعاون مع القطاع فيما يتعلق

بالموضوعات المتعلقة بالنقل البري خاصة مع الدول العربية التي ترتبط

معا مصر باتفاقات ثنائية.

عشرين- الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية :

نشر القوانين والقرارات المتعلقة بمجالات النقل البحري (للموانئ

المصرية - القطاع - مصلحة الموانئ والمناظر).

الحادي والعشرين - الجمارك :

يحصل قطاع النقل البحري بمبالغ مالية سنوياً من الجمارك الآتية (السويس - الاسكندرية - بورسعيد - القاهرة) والذي يمثل الدعم البحري لهيئات الموانئ ، وغيرها ويتم الصرف منه طبقاً للقرار الجمهوري رقم ٣٩٩ لسنة ١٩٩٥ .

والإضافة إلى هذه المنظومة المتكاملة فيقدم قطاع النقل البحري في جمهورية مصر العربية كافة خدمات المعلومات البحرية في مجال النقل البحري من خلال بنك معلومات متخصص كنوع من أنواع الوساطة المعلوماتية التي تخدم كافة التخصصات الاقتصادية البحرية ويمكن للدراسة أن توضح الدور الحيوي لبنك معلومات النقل البحري المصري وذلك على النحو التالي :

يحتل قطاع النقل البحري مكاناً متميزاً في الاقتصاد القومي، حيث تشكل الموانئ أهمية اقتصادية كبرى للدول البحرية لما فيها من أنشطة متعددة وتأثير مباشر على التجارة الخارجية المنقولة بحراً لذا فإن إنشاء بنك معلومات النقل البحري المصري قد اعتبر خطوة هامة للنهضة بهذا القطاع الحيوي، كما يمكن اعتباره نواة لإنشاء بنك معلومات نقل بحري عربي ، خاصة أن تبادل معلومات صناعة النقل البحري بين الدول العربية أصبحت ضرورة لدعم القدرة التنافسية للأساطيل العربية أمام المنافسة العالمية ، وذلك لمواكبة للاتجاه العالمي الذي يتسم بتكوين التكتلات وعولمة الخدمات ، وقد بدأت بالفعل عدة دول عربية تحضو حذو مصر بالبدء في إنشاء بنوك معلومات نقل بحري مماثلة .

وبناء على ذلك قامت وزراء النقل البحري المصري في عام ١٩٩٣ بتكليف مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإنشاء أول بنك معلومات

بالوطن العربي خاين بقطاع النقل البحري المصري، يربط ديوان عام الوزارة بالموانئ الرئيسية (الإسكندرية-بورسعيد-مياط-السويس) بالإضافة إلى مصلحة الموانئ والمناظر، بهدف توفير المعلومات والبيانات الدقيقة عن كافة أنشطة القطاع ، وهو أمر بالغ الحيوية للمخططين وصانعي القرار، هذا بالإضافة إلى أهميته بالنسبة للباحثين والدارسين. فسي شتى مجالات صناعة النقل البحري. ومنذ التشغيل الفعلي في ١٩٩٦/٧/١، مر البنك بعدة مراحل تطوير لمواكبة التطور التكنولوجي العالمي، تضمنت تطوير أساليب تشغيله ونقل تطبيقات البنك إلى بيئة حديثة ، وذلك لرفع كفاءة أدائه خاصة بعد توسيع قاعدة خدماته المقدمة لقطاع عريض من المستفيدين عن طريق الاتصال المباشر بشبكة البنك أو من خلال النشرات الدورية المتعددة أو عن طريق خدمة العملاء بالمركز الرئيسي .

والهدف من إنشاء بنك معلومات النقل البحري المصري هو:

_ إنشاء قاعدة بيانات مركزية تحتوي على جميع بيانات أنشطة قطاع النقل البحري.

_ تحديث البيانات والمعلومات الخاصة بالمنظومات العاملة بصفة دورية.

_ الاشتراك والتعاون مع بعض البنوك المحلية والأجنبية لتحقيق التكامل المعلوماتي.

_ ربط جهات خارجية محلية وأجنبية ببنك المعلومات، وتعريف المهتمين بصناعة النقل البحري بخدمات البنك من خلال قنوات شتى.

_ نشر صفحات معلوماتية للموانئ على شبكة الإنترنت.

_ تمكين المستخدم العالمي من الدخول على خدمات بنك المعلومات من خلال شبكة الإنترنت

ـ منظومة عمل بنك معلومات النقل البحري المصري (كنموذج للوساطة المعلوماتية) :

تتكون منظومة عمل بنك المعلومات من أربعة مجموعات رئيسية تغطي اهتمامات النقل البحري، وتخدم كافة المجالات الرئيسية في صناعة النقل البحري وتسمح من خلالها بتقديم خدمات مختلفة للبحث .

١ـ حركة الموانئ المصرية :

تحتوى على البيانات الأساسية للموانئ المصرية من أرصفة ومخازن وأحواض وممرات ملاحية ووسائل نقل ومعدات وشركات عاملة بالميناء والخدمات والتسهيلات التي تقدم بكل رصيف ، وتحتوي كذلك على البيانات الأساسية للدول والشركات الملاحية والوكلاء الملاحيين وغيرها . بالإضافة إلى البيانات الأساسية لبعض الموانئ المتخصصة (سباحة - بترول - تعدين - صيد) .

وتشتمل أيضا على البيانات الخاصة برحلات السفن المترددة على الموانئ المصرية، وكذا بيانات وصول السفن وحركتها على الأرصفة والانتظارات خارج وقت التشغيل وبيانات المغادرة والخدمات التي تؤدي للسفينة ، وتحتوى على البيانات التفصيلية للمنافيس: كميات البضائع الواردة والصادرة من وإلى دول العالم بموانئ جمهورية مصر العربية بالإضافة إلى بيانات أنواع التعبئة ونوعية الحاويات وأعدادها .

وتتضمن عمليات الشحن والتفريغ للسفن المترددة على الموانئ المصرية وبيانات المعدات والعمالة . وتشتمل على أداء التوكيلات الملاحية والخطوط الملاحية المنتظمة التابعة لها والعاملة بالموانئ المصرية، حيث يتم تسجيل أعداد الفئات المختلفة للحاويات المتداولة (فارغ - مملوء) للحاويات الواردة والصادرة والتراخيص ، تتضمن ملخص لبيانات الحركة اليومية داخل الموانئ، حيث يتم تسجيل بيانات السفن الواردة والمغادرة من حيث التوكيل والخط الملاحى وتاريخ

الوصول والقُدوم والبضائع وكميتها وموانئ الشحن والتفريغ، بالإضافة لأعداد الركاب والسباح ، تتضمن البيانات الأساسية للموانئ المتخصصة المصرية (الصيد، التعدين، البترول، المارينات السياحية...).

وبيانات الممرات والأرصقة والتجهيزات والخدمات بها، وكذلك بيانات المشاريع التابعة لتلك الموانئ . تشمل على بيانات الشركات بكافة أنواعها (خدمات ملاحية، نقل بحري، شحن وتفريغ ، وغير ذلك) والتوكيلات الملاحية والجهات الأخرى (قطاع عام، قطاع خاص، مؤسسات وأفراد...وغيرها) العاملة في مجال النقل البحري حيث يتم تسجيل البيانات الأساسية للجهة والأفرع التابعة لها من عناوين وتليفونات وفاكس وبريد إلكتروني والنشاط الأساسي والخدمات المقدمة للعملاء، وتشمل أيضا على بيانات مرتبطة بأعداد السفن العابرة لقناة السويس من الشمال للجنوب والعكس مقسمة وفقاً للنوع والحمولة وكذلك كميات البضائع المحملة على تلك السفن.

٢.١ الموانئ والمناظر :

تحتوى على بيانات السفن المصرية المسجلة (العاملة وغير العاملة) وبيانات الوحدات البحرية المقيمة، وتشمل بيانات التسجيل أو القيد والمواصفات الفنية (حمولات وقوى محرك وأبعاد) إضافة إلى ما يمكن أن يحدث على تلك السفن أو الوحدات من تصرفات (حجز/إرهن/شطب) وكذلك حالتها الحالية (عاملة أو غير عاملة). وتحتوى على البيانات الأساسية لجميع المصريين الحاصلين على جوازات سفر بحرية صادرة من مصلحة الموانئ والمناظر ، وفروعها شاملة بيانات الجواز البحري كاملة وللمؤهل والشهادة الأهلية الحاصل عليها ووجهة عمله، بالإضافة لمتابعة تعيين وإنهاء خدمة البحارة على السفن المصرية ، وتشمل السفينة المتعاقد للعمل عليها والمهنة والمرتب

وآخر تاريخ إنهاء خدمة . كما تحتوى على بيانات البحارة الأجانب المتعاقدين للعمل على السفن المصرية وبيانات تعيينهم . وتشتمل على بيانات الحوادث البحرية بالمياه الإقليمية أو التي تنشأ عن السفن المصرية في الخارج ، وكذلك بيانات متابعة التحقيق بتلك الحوادث حتى الانتهاء منها.

كما تحتوى على بيانات المثلوثات الناتجة عن السفن أو عن الحوادث التي تقع بالمياه الإقليمية ومتابعة إزالتها حتى الانتهاء منها. هذا بالإضافة لمتابعة المؤتمرات الدولية الخاصة بالحوادث والتلوث البيئي البحري وتسجيل النتائج الصادرة عنها .

٢. الموارد المالية والبشرية :

تحتوى على بيانات تفصيلية عن الخطط الخمسية للدولة داخل قطاع النقل البحري وبيانات المشاريع الكلية والجزئية والتوزيع النقدي والعيني ومصادر التمويل على مستوى سنوات الخطة، وتحتوى على الحسابات الرئيسية لمجموعات الموازنة التخطيطية والتحولات الجارية التخصيصية والمصروفات التمويلية والمستلزمات الخدمية والمستلزمات السلعية ، والأجور ، والإيرادات والإنتاج العيني والنقدي) .

وتحتوي على بيانات العمالة داخل قطاع النقل البحري بالديوان العام ومصلحة الموانئ والمناظر وهيئات الموانئ ، وكذلك الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري.

٣. البيليوغرافية :

تحتوى على بيانات تعريف التشريع المرتبط بالنقل البحري (قانون - قرار رئيس جمهورية - قرار رئيس وزراء - قرار وزاري - اتفاقيات دولية وثنائية ...).

ويتضمن رقم التشريع والسنة والنوع وموضوعه بالمواد المنصوص عليها ، تحتوي على بيانات البحوث والدراسات المرتبطة بصناعة النقل البحري والتي قام بها باحثون مصريون أو أجانب فيما يخص النقل البحري المصري.

وتشمل بيانات الباحث والناشر والمؤلف والمصدر وتاريخه وعنوانه باللغتين (العربية والإنجليزية) بالإضافة إلى موجز للبحث، وتحتوي على أحدث الموضوعات المتخصصة في صناعة النقل البحري ويتم تقسيمها في مجموعات حسب تخصصها، حيث يتم التعريف بمصدر الموضوع وكذا موجز عنه ، كما تحتوي على موضوعات مختلفة تشمل البحوث والدراسات والتقارير والأخبار والنشرات والمقالات وغيرها ، ويحتوي على أحدث الأخبار التي تهم العاملين بصناعة النقل البحري من مؤتمرات وندوات وأخبار الموانئ وهيئة قناة السويس والإصدارات الجديدة وأخبار عالمية متنوعة^(٢٦) (منشورات قطاع النقل البحري المصري) .

وقد اتضح من خلال هذا النموذج السابق أن منظومة النقل البحري المصري هي منظومة متكاملة للأمن الاقتصادي البحري حيث تستخدم هذه المنظومة الوساطة على المستوى الوطني من خلال إقامة صلات وروابط وثيقة بين الجهات المتخصصة من أجل تعزيز التعاون لتطوير وتنمية النشاطات الاقتصادية البحرية ، وذلك من خلال تدعيم المعونات الفنية المتخصصة وتوفير المساعدات والإمكانيات وتبادل الخبرات والسعي نحو تطوير التشريعات الوطنية من خلال منظومة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية البحرية وروابط العلاقات مع الأطراف الخارجية^(٢٧) وأيضا السعي نحو مواجهة الأزمات والكوارث البحرية من خلال المؤسسات المختصة بالحفاظ على الأمن القومي المصري .

٤.٢ الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي (نموذج مقترح مستقبلي)
المنظمة البحرية العربية (AMO)

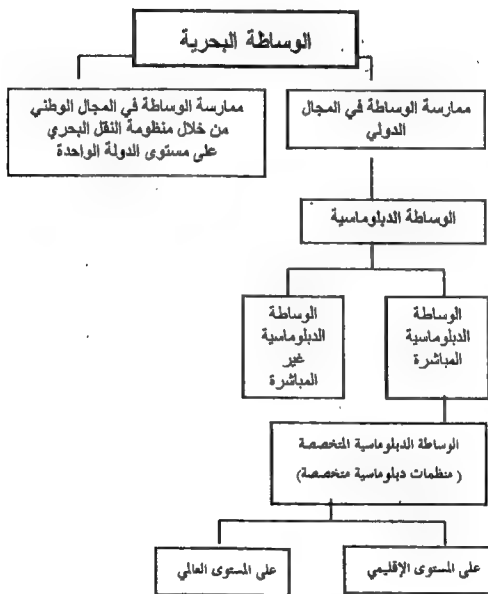
وبعد أن تناولت الدراسة الركن الثاني (الوساطة) ، وهو ركن من أركان التفاوض العام ، وتم الاسترشاد بالمنظمة البحرية الدولية كنموذج عالمي تطبيقي ، ثم تناولت الدراسة منظومة النقل البحري المصري كنموذج على المستوى الوطني فنقترح الدراسة بأنه يجب أن يكون هناك كيان عربي مكمل لعمل المنظمة البحرية الدولية في المنطقة العربية ، وهذا الكيان يمكن أن يطلق عليه (المنظمة البحرية العربية) أو (منظمة الملاحة العربية) Arab Maritime organization (AMO) ويتم إنشاء هذه المنظمة عن طريق الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري Arab Academy for Science and Technology and Maritime وذلك من خلال إضافة جديدة على الاتفاقية التي صدرت بموجب القرار رقم ٣٢٥٤ الذي وافق عليه مجلس جامعة الدول العربية في انعقاده الثالث والستين بتاريخ ١٩٧٥/٥/٢٦ ، والتي وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لجامعة الدول العربية في دور انعقاده الرابع والخمسين بتاريخ ١٩٩٤/٩/٥ على تعديل مسمى الأكاديمية العربية للنقل البحري لتصبح الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري باعتبارها جامعة متخصصة للنقل البحري بموجب قرار رقم ١٢١٦ والتي باشرت عملها في ١٩٧٢/٥/٢٦ .

وان الدول الأعضاء هم كافة الأعضاء في جامعة الدول العربية حتى تصبح على غرار المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) ، والتابعة لها الجامعة البحرية الدولية .
WORLD MARITIME UNIVERSITY

نظرا لان المنطقة العربية في حاجة إلى وجود منظمة بحرية أو ملاحية عربية تمارس الوساطة الدبلوماسية البحرية نظرا أن هناك اتحادات متخصصة في هذا الشأن في المنطقة العربية ، وتحتاج إلى منظمة

تساعدها في تنفيذ مهامها الدبلوماسية ، وهذه الاتحادات مثل : اتحاد الموانئ البحرية العربية (مصر) الاتحاد العربي للنقلين البحريين (بغداد) .

ويعد أن تناولت الدراسة الركن الثاني وهو الوساطة يمكن توضيحه من خلال الشكل الآتي :



الشكل (٢-٣) يوضح ممارسة الوساطة البحرية في المجال الدولي والمجال الوطني^(٢٧) (سليم ٢٠٠٥)

٥.٢ خاتمة الفصل الثالث :

قد تناول هذا الفصل أربع عناصر أساسية ركزت على تناول الوساطة باعتبارها الركن الأول في الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وقد تناول

العنصر الأول :

الوساطة على المستوى العالمي ، وذلك من خلال ارتباطها بالدبلوماسية ، وباعتبار أن الدراسة تحاول إظهار دور المفاوضات على مجال الأمن الاقتصادي البحري فكان بناء على ذلك ضرورة التركيز على مصطلح الدبلوماسية المتخصصة ، والذي أدى لوجود مصطلح الوساطة الدبلوماسية المتخصصة سواء على المستويين الإقليمي أو العالمي ، ومن خلال هذا المصطلح حاولت الدراسة تناول ماهية الدبلوماسية ، وعلاقتها بالمنظمات الدبلوماسية المتخصصة وكان على الدراسة أيضا ضرورة إظهار الفروق الموضوعية بين المصطلحات الدولية المتشابهة مثل : المنظمة الدولية (المنظم الدولي) والنظام الدولي والتنظيم الدولي .

ثم حاولت الدراسة من خلال تناول الوساطة على المستوى العالمي أن تتناول الفروق بين المنظمات الإقليمية والعالمية الشاملة والمتخصصة وقد ركزت الدراسة على نماذج من المنظمات الإقليمية والعالمية المتخصصة من خلال الوساطة الدبلوماسية المتخصصة ، والتي تباشر عملها من خلال الوساطة الدبلوماسية المباشرة.

وكان النموذج الأول (النموذج الإقليمي للمجال الاقتصادي) ممثلا في جامعة الدول العربية ، وذلك من خلال الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية ، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي ، والذي يتم من خلاله إنشاء المنظمات العربية المتخصصة وأيضا مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الذي يركز اهتماماته على إنشاء الاتحادات العربية النوعية المتخصصة بالإضافة إلى

أهدافه الأخرى المترتبة بتعزيز منظومة النقل بجميع فروعها وتخصصاتها .

وقد وضحت الدراسة ان الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية تقوم بممارسة الوساطة الدبلوماسية من خلال القيام بإعمال الأمانة الفنية لمجلس الوزراء العرب ، أما المجلس الاقتصادي والاجتماعي والذي ينشأ وينظم عمل المنظمات العربية المتخصصة فقد انشأ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، أما مجلس الوحدة الاقتصادية العربية فيعمل في إطاره اتحاد الموانئ البحرية العربية والاتحاد العربي للنقاليين البحريين .

ثم تناولت الدراسة النموذج الثاني:

وهو (النموذج العالمي للمجال الاقتصادي) وكان ممثلاً في الأمم المتحدة وذلك من خلال منظومة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة من خلال المجلس الاقتصادي والاجتماعي والذي يقوم بالتفاوض مع الوكالات المتخصصة بشأن الاتفاقيات التي تحدد علاقتها مع الأمم المتحدة وتنسيق أنشطة الوكالات المتخصصة ، وقد قصدت الدراسة تناول هذا النموذج حيث تعتبر المنظمة البحرية الدولية (IMO) من الوكالات المتخصصة وذات الارتباط الوثيق بمجال الأمن الاقتصادي البحري .

أما العنصر الثاني :

من هذا الفصل فقد ركز على المنظومة المعاصرة لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري وقد تناولت الدراسة نموذج المنظمة البحرية الدولية كنموذج عالمي تطبيقي للمنظومة المعاصرة التي وضعتها الدراسة .

ثم حاولت الدراسة أن تظهر دور المنظمة البحرية الدولية وعلاقتها بالوساطة الدبلوماسية المتخصصة ، وذلك من خلال إصدار الاتفاقيات

الدولية الجديدة أو التعديل في الاتفاقيات القائمة ، وقد ركزت الدراسة على إنجازات لجنة السلامة البحرية (MSC) من خلال القواعد الدولية لإدارة السلامة وأيضاً من خلال إظهار بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بها والقرارات التي اتخذتها (MSC) ، وقد ركزت الدراسة قرارات الجلسة رقم ٧٥ عام ٢٠٠٢ ، والتي قد أشارت بضرورة الانتباه واتخاذ الحذر أثناء تبادل المعلومات البحرية حتى لا تصل عن طريق الخطأ إلى القراصنة وجماعات الجريمة المنظمة مما يعرض السفن بما عليها من بضائع أو ركاب أو طاقم للخطر ؛ وكان نتيجة لذلك أن الدراسة حاولت استطلاع هذه التحذيرات التي صدرت عن لجنة السلامة البحرية في الجلسة ٧٥ من خلال آراء خبراء السلامة البحرية وبالتحديد في مجال إدارة الأزمات والكوارث البحرية المرتبطة بالمعلومات ، وكان من أهم نتائج هذه الاستطلاعات أنه يوجد بالفعل حرب معلومات بحرية مرتبطة بتسريب المعلومات وأيضاً يمكن أن تحدث عن طريق الاختراق المعلوماتي .

ثم تناولت الدراسة أيضاً دور الوساطة الدبلوماسية العالمية بشأن تعزيز التعاون الإقليمي البحري ، وذلك من خلال توضيح مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين دول المشرق العربي الأعضاء في إسكوا (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا) والتي تم فتح باب التوقيع عليها في دمشق في الفترة من ٩ إلى ١٢ مايو عام ٢٠٠٥ ثم الانضمام في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ .

وتهدف تلك الوساطة العالمية إلى تشجيع الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية العربية وتبسيط القوانين واللوائح والإجراءات التي ترعى عمليات الموانئ والمرافئ البحرية وتشجيع حركة النقل الساحلي بين الموانئ

والمرافئ وتقديم التسهيلات والدعم لشركات النقل الساحلي والالتزام بالقوانين والمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بالعمالة البحرية وإنشاء بنك معلومات بحري لتخزين المعلومات البحرية ، وضرورة الالتزام بالمعايير الإقليمية والدولية الخاصة بالسلامة البحرية وأمن السفن والمواني مع ضرورة المشاركة الفعالة في المؤتمرات الدولية المعنية بالنقل البحري ، وأيضاً الحماية التعويض البحري والتأمين البحري وتصنيف السفن وذلك من خلال دعوة الدول غير المنضمة على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن ، وأيضاً ضرورة تطوير التشريعات البحرية .

أما العنصر الثالث :

وقد ركز على تناول نموذج الوساطة المرتبط بمجال الأمن الاقتصادي البحري على المستوى الوطني وكان ممثل في منظومة النقل البحري المصري حيث اتضح أن هذه المنظومة تستخدم الوساطة من خلال إقامة صلات وروابط وثيقة بين الجهات المتخصصة من أجل تعزيز التعاون وتطوير وتنمية النشاطات الاقتصادية البحرية ، وذلك من خلال تدعيم المعلومات الفنية المتخصصة وتوفير المساعدات والإمكانيات وتبادل الخبرات والسعي نحو تطوير التشريعات الوطنية من خلال منظومة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية البحرية وتعزيز روابط العلاقات مع الأطراف الخارجية ، وأيضاً السعي نحو مواجهة الأزمات والكوارث البحرية من خلال لمؤسسات المختصة بالحفاظ على الأمن القومي المصري .

وأخيراً العنصر الرابع :

فكان عبارة عن نموذج مقترح مستقبلي يرنوا إلى تعزيز الوساطة الدبلوماسية البحرية على المستوى الإقليمي العربي ممثلاً في المنظمة البحرية العربية (AMO) ، وذلك من خلال التطلع إلى إضافة جديدة على

اتفاقية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بأن يتم إنشاء منظمة بحرية عربية تتبعها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من أجل تعزيز دور الوساطة الدبلوماسية البحرية في المنطقة العربية حتى تكون على غرار المنظمة البحرية الدولية والتي تتبعها الجامعة البحرية الدولية .

٦.٢ هوامش الفصل الثالث :

- (١) محمد بدر الدين زايد ، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة
القاهرة : الشروق الدولية ، ٢٠٠٣ ، ص ٥٢.
- (٢) الموسوعة السياسية ، " دبلوماسية " ، الجزء الثاني ، بيروت :
المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥ ، ص ٦٥٨.
- (٣) محمد سعيد الدقاق ، مصطفى سلامة حسين ، التنظيم الدولي "
الأشخاص" ، الاسكندرية : دار المطبوعات الجامعية ، ١٩٩٧ ،
ص ٩٢.
- (٤) "الدكتور محمد سامي عبد الحميد" : أستاذ القانون الدولي بكلية
حقوق جامعة الاسكندرية وسفير مصر السابق لدى منظمة
اليونسكو.
- (٤) محمد سامي عبد الحميد، قانون المنظمات الدولية ، "الأمم المتحدة"،
الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٧ ، ص ٧
- (٥) محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي الجماعة الدولية،
الجزء الأول، الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٦ ،
ص ٢٤٧.
- (٦) عبد الله العريان ، فكرة التنظيم الدولي "تطورها التاريخي
وخصائصها الحاضرة" : مجلة القانون والاقتصاد ، عدد مارس سنة
١٩٥٥ ، ص ٢٠٧.
- (٧) إبراهيم محمد العناني، التنظيم الدولي "النظرية العامة"، القاهرة :
"الأمم المتحدة" ، ١٩٧٥ ، ص ٥-٦.
- (٨) عبد العزيز سرحان، مبادئ التنظيم الدولي، القاهرة : دار النهضة
العربية، ١٩٧٦ ، ص ٤١١.

- (٩) عبد العزيز سرحان، مبادئ التنظيم الدولي، مرجع سابق ، ص ٢٩
- (١٠) محمد بدر الدين زايد ، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة
مرجع سابق ، ص ٥٣.

(*)ملاحظة : تقوم الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية بمهام الأمانة الفنية لكل من : مجلس وزراء النقل العرب ، مجلس وزراء السياحة العرب ، مجلس وزراء البيئة العرب ، مجلس وزراء الاتصالات العرب ، مجلس وزراء الكهرباء العرب ، ومجلس وزراء الإسكان والتعمير العرب _ الاقتباس من : منشورات جامعة الدول العربية ، " المجالس الوزارية العربية " .

(١١) الاقتباس من : منشورات جامعة الدول العربية ، " المجلس الاقتصادي الاجتماعي " القاهرة : جامعة الدول العربية.

(*)المنظمات المتخصصة العاملة في إطار (المجلس الاقتصادي والاجتماعي) : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (مصر) ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم (تونس) . منظمة العمل العربية (مصر) ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية (مصر) ، الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي (الكويت) صندوق النقد العربي (الإمارات) ، المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا (السودان) ، منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (الكويت) ، اتحاد إذاعات الدول العربية (تونس) ، المنظمة العربية للتنمية الصناعية والتعدين (المغرب) ، المنظمة العربية للتنمية الزراعية (السودان) ، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار (الكويت) ، المؤسسة العربية للاتصالات الفضائية (السعودية) ، الهيئة العربية للطيران المدني (المغرب) ، الهيئة

العربية للطاقة الذرية (تونس) ، المركز العربي لدراسات المناطق الجافة والأراضي القاحلة (سوريا) ، الهيئة العربية للاستثمار والإنماء الزراعي (السودان) - ملاحظة - هناك من المنظمات الدبلوماسية المتخصصة التي تضم في عضويتها أشخاص اعتبارية ، وأطراف غير حكومية وعلى سبيل المثال : (منظمة العمل العربية) التي تضم في عضويتها كافة الدول العربية باستثناء جمهورية القمر الاتحادية الإسلامية وتطبق المنظمة مبدأ التمثيل الثلاثي الذي يقوم على أساس اشتراك أصحاب الأعمال والعمال مع الحكومات في أنشطة المنظمة . المصدر : منشورات الجامعة العربية ، المجلس الاقتصادي الاجتماعي.

(١٢) ورشة عمل حول النقل البحري العربي ، القاهرة : جريدة الأخبار ، بتاريخ ٢٤/٤/٢٠٠٥ .

(٥) الاتحادات العربية النوعية المتخصصة العاملة في إطار (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية) : اتحاد الموانئ البحرية العربية (مصر) الاتحاد العربي للنقلين البحريين (العراق) ، الاتحاد العربي للنقل البري (الأردن) ، الاتحاد العربي لسكك الحديد (سوريا) ، الاتحاد العربي للصناعات الهندسية (العراق) ، اتحاد منظمات وكالات السياحة العربية (الأردن) ، الاتحاد العربي للفنادق والسياحة (لبنان) اتحاد المستثمرين العرب (مصر) ، اتحاد المقاولين العرب (مصر) الاتحاد العربي للمعارض والمؤتمرات الدولية (مصر) ، الاتحاد العربي للتكنولوجيا والمعلومات (مصر) ، الاتحاد العربي لمنندى الاقتصاد والأعمال (لبنان) ، اتحاد رجال الأعمال العرب (الأردن) ، الاتحاد العربي للحديد والصلب (الجزائر) ، الاتحاد العربي للأسمدة (مصر) الاتحاد العربي لمنتجي

الأسماك (العراق) الاتحاد العربي للصناعات الغذائية (العراق) ،
الاتحاد العربي للأسمنت ومواد البناء (سوريا) ، الاتحاد العربي
التعاوني (مصر) الاتحاد العربي للتأمين (مصر) ، الاتحاد العربي
للصناعات الورقية والطباعة والتغليف (العراق) ، الاتحاد العربي
للصناعات الجلدية (سوريا) ، الاتحاد العربي لمنتجات الأدوية
والمستلزمات الطبية (الأردن) الاتحاد العام للفلاحين والتعاونيين
الزراعيين العرب (البيضا) الاتحاد العربي لصناعة الإطارات
والمنتجات المطاطية (مصر) الاتحاد العربي لمنتجات ومصنعي
البلاستيك بالوطن العربي (مصر) الاتحاد العربي للصناعات
الكيميائية والبتروكيميائية (العراق) اتحاد الموزعين العرب (مصر)
، الاتحاد العربي لعلوم الفضاء والفلك (الأردن) . المصدر :
منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية .

(١٣) الاقتباس من :- منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية
"التعريف بالاتحادات العربية النوعية المتخصصة " ، القاهرة : مجلس
الوحدة الاقتصادية العربية .

(١٤) الاقتباس من :- منشورات الأمم المتحدة " الأمم المتحدة بإيجاز " :
إدارة شؤون الإعلام الأمم المتحدة ، ٢٠٠٠ .

(*) الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة : وهي عبارة عن المنظمات
المستقلة المرتبطة بالأمم المتحدة وفق اتفاقيات خاصة ، وهي تعمل
مع الأمم المتحدة من خلال المجلس الاقتصادي الاجتماعي ، ويطلق
عليها في الميثاق تعبير الوكالات المتخصصة وهي : المنظمة
البحرية الدولية ، منظمة الطيران المدني الدولي ، منظمة العمل
الدولية ، مجموعة البنك الدولي ، صندوق النقد الدولي ، المنظمة
العالمية للملكية الفكرية ، الصندوق الدولي للتنمية الزراعية ، منظمة

الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو) ، الوكالة الدولية للطاقة
الذرية ، المنظمة العالمية للأرصاد الجوية ، منظمة الأمم المتحدة
للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو) ، منظمة الأمم المتحدة للأغذية
والزراعة (الفاو) ، منظمة الصحة العالمية ، الاتحاد الدولي
للمواصلات السلكية واللاسلكية ، الاتحاد البريدي العالمي .

المصدر : منشورات الأمم المتحدة " الأمم المتحدة بإيجاز " : إدارة شؤون
الإعلام الأمم المتحدة ، ٢٠٠٠ .

(١٥) النشرة الصحفية ORG/1261 ، ١/٥ / ١٩٩٨ : قسم تكنولوجيا
المعلومات ، إدارة شؤون الإعلام ، الأمم المتحدة ، ٢٠٠١ .

Economic and) (Basic Facts about the United Nations)
(Social Council

(١٦) انظر الملاحق : الملحق (٣-١) اللجان التابعة للمجلس الاقتصادي
والاجتماعي بالأمم المتحدة .

(١٧) شكل (٣-١) من إعداد الباحث : يوضح المنظومة المعاصرة
لممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري

(١٨) انظر إلى شبكة الإنترنت : المنظمة البحرية الدولية (IMO) (الأمم
المتحدة) على العنوان التالي :

<http://www.un.org/arabic/publications/ourlives/imo.hm>

(٥) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ١٩٧٤
International Convention for Safety Of Life At Sea
1974

تهدف هذه الاتفاقية إلى تأكيد سلامة الأرواح في البحار بإرساء مبادئ
وقواعد موحدة وإحلال اتفاقية ٧٤ لتحل محل الاتفاقية الدولية لسلامة
الأرواح في البحار لسنة ١٩٦٠ وتطبق الاتفاقية على السفن التي ترفع

أعلام الدول الأعضاء في الاتفاقية. وقد عدلت هذه الاتفاقية ست مرات بعد دخولها إلى حيز التنفيذ في عام ١٩٦٥ ، وحدثت التعديلات في ١٩٦٦ ، ١٩٦٧ ، ١٩٦٨ ، ١٩٦٩ ، ١٩٧١ ، ١٩٧٣ ، وفي عام ١٩٧٤ أجازت اتفاقية جديدة تماما تتضمن كل هذه التعديلات (وتغييرات ثانوية أخرى) ثم عدلت تلك الاتفاقية ذاتها في ١٩٧٨ ، ١٩٩٩ ، ١٩٩١ ، ١٩٨٨ ، ١٩٨٣ ، ١٩٨١ ، ٢٠٠٢

(١٩) عماد إسلام ، الاتفاقيات الدولية الصادرة للمنظمة البحرية الدولية ، الاسكندرية : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري : شئون الامتحانات "وحدة متابعة الاتفاقيات الدولية " ٢٠٠٠ ، ص ص ٤-٦

(٢٠) طلال الشولوبي ، عادل السيد عطية ، قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها ، الاسكندرية : الشهاب للطباعة والنشر ، ١٩٩٩ ، ص ٥٠

(٢١) محمد عبد المنعم ، قرارات لجنة السلامة البحرية ٢٤ مايو ٢٠٠٢ الاسكندرية: مجلة الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٧ : ديسمبر ٢٠٠٢ ص ص ٢-٦

(٢٢) انظر : الفصل الأول من الرسالة : بدايات التفكير البحثي عن الإجراءات الأمنية في النقل البحري .

(*) الدكتور ريان / احمد عبد الحميد كسار : محاضر أول بعماده السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري واستشاري بالمنظمة البحرية الدولية IMO .

(*) يوضح الدكتور احمد كسار : طبيعة نظام Vessel Traffic VTS System : هو نظام خدمات مرور السفن ويستخدم في الأماكن الضيقة ومداخل ومخارج القنوات الملاحية وهو نظام تنظيمي عبارة

عن أبراج من المراقبة يقوم باستخدام الرادار والاتصال عبر أجهزة الاتصالات من أجل تحديد مواقع السفن وتنظيم حركة المرور وتوجيه السفن في حارات المرور وأيضاً من أجل تفادي التصادم ما بين السفن وتقديم خدمات الأمن في البحار عن طريق تأمين السفينة وتحديد مسارها واكتشاف أي حالات تداخل خصوصاً في المناطق الخطيرة .

(*) **طبيعة AIS :** وهو مرتبط بسلامة الملاحة Safety of Navigation ويعرف بأنظمة التعريف الآلي Automatic Identification Systems ، وهي أجهزة اتصال ذات تردد عالي جداً VHF على غرار الأجهزة المستخدمة في الطائرات المدنية والحربية هذا الجهاز داخل السفينة يمكن لأي سفن أخرى أو محطات أرضية أو طائرات من التعرف على السفينة والحصول على بياناتها أو توماتيكياً وتركز الاهتمامات الأمنية على تواجد جهاز AIS في السفينة وإن يكون هذا الجهاز في حالة تشغيل دائم سواء أثناء سير السفينة أو تواجدها على الرصيف باستثناء الحالات التي تؤثر على سلامة السفن أو طبيعة المعلومات الملاحية .

المصدر : عصام بدوي ، طلال الشواربي ، التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحري للشركات الملاحية والسفن والمواني (المرافأ) وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية بشأن أمن السفن والمواني (سولاس) الصادرة في ١٢/١٢ /٢٠٠٢ ، الاسكندرية ، دار الشهابي للنشر ، ٢٠٠٤ ص ٢٦ .

(*) **تردد VHF :** يوضح الدكتور احمد كسار أن هذا التردد هو تردد عالي جداً لأن طول الموجه قصير ومداه قصير أيضاً ويتراوح بين ٢٥-٣٠ ميل بحري (١٨٥٢ متر) .

(٢٣) انظر الملاحق : الملحق (٣-٢) وثيقة توضح نظام AIS وارتباطه بالقمرة الاصطناعي والسفن والمحطات الأرضية .

(*) ملاحظة : قد قامت مصر في شهر ديسمبر ٢٠٠٥ بتوجيهات من وزير النقل بإحالة ورقة ذات نظرة مستقبلية إلى المنظمة البحرية الدولية IMO عن كيفية مواجهة القرصنة البحرية عن طريق إنشاء مركز إقليمي بحري عربي أفريقي يتم من خلاله تداول المعلومات عن أي أنشطة للقرصنة البحرية . المصدر : صلاح عبد العزيز مصر تقود حملة دولية ضد القرصنة البحرية ، لندن ، مكتب مؤسسة الأهرام ، عالم النقل ، العدد الرابع عشر : ديسمبر ٢٠٠٥ ، ص ٥ .

(*) يمكن للدراسة أن توضح المقصود بأمن المعلومات **Information**

Security : أمن المعلومات من زاوية أكاديمية هو العلم الذي يبحث نظريات واستراتيجيات توفير الحماية للمعلومات من زاوية تقنية من حيث الوسائل والأدوات والإجراءات اللازمة لتحديد التهديدات والمخاطر التي تمارسها الاختراقات من زاوية قانونية ، وبالتالي فإن أمن المعلومات هو توفير الضمان للمعلومات من الأخطار وتعزيز تدابير الحماية السرية والسلامة لمحتوى المعلومات ، ومكافحة أنشطة الاعتداء عليها أو استغلال نظمها في ارتكاب الجرائم ، وترتبط بأمن المعلومات مجموعة عناصر أساسية هي :

١- السرية أو الموثوقية Confidentiality وتعنى المعلومات التي لا يمكن أن يطلع عليها أحد غير الفئة الموجه إليها فقط .

٢- التكاملية وسلامة المحتوى Integrity التأكيد من أن محتوى المعلومات صحيح ولم يتم تعديله أو العبث به وبشكل خاص لن يتم تدمير المحتوى أو تغييره أو العبث .

٣- استمرارية توفير المعلومات أو الخدمة Availability وتعنى التأكد من استمرار عمل النظام المعلوماتي واستمرار القدرة على التفاعل مع المعلومات وتقديم الخدمة المعلوماتية.

٤- عدم إنكار التصرف المرتبط بالمعلومات Non-repudiation ويقصد به عدم قدرة الشخص على إنكار أي تصرف قام به متصل بالمعلومات أو موقعها أو يحاول أن يتحرر من المسؤولية الواقعة عليه بالنسبة لتسريب معلومات أو اختراقها بطرق غير شرعية .
أما العمليات المتصلة بأمن المعلومات هي :

تصنيف المعلومات Information classification وهي عملية أساسية لدى بناء أي نظام أو نشاط يتعلق بالمعلومات ، وتختلف التصنيفات حسب المنشأة دار البحث فمثلا قد تصنف المعلومات إلى معلومات متاحة ، وموثوقة ، وسرية ، وسرية للغاية أو قد تكون معلومات متاح الوصول إليها ، وأخرى محظور التوصل إليها .

٢- التوثيق Documentation وتتطلب عمليات المعلومات اتباع نظام توثيق من حيث وضع استراتيجية أمنية متكاملة للتعامل مع مخاطر الاختراقات وتحديد الجهة المسؤولة لتحديث هذه الاستراتيجية الأمنية.

٣- المهام والواجبات الإدارية والشخصية Administration and personnel Responsibilities أن مهام المتصلين بنظام أمن المعلومات تبدأ في الأساس من حيث اختيار الأفراد المؤهلين وتحديد عمق معارفهم النظرية والعلمية ومدى تأهيلهم العملي من خلال التدريب المتواصل الذي لا يتوقف على حدود معينة أو خبرة محددة وهناك وسائل الأمن الفنية لمنع الاختراق المعلوماتي والمرتبطة

بيئة الكمبيوتر والإنترنت كما تتعدد أغراضها ونطاقات الاستخدام على غرار الجدران النارية ، وكلمات السر ، ونظام التحكم في الدخول للنظام المعلوماتي ، ونظام منع الاختراق ، وإضافة التشفير وأنظمة وبرمجيات مقاومة الفيروسات ، والتحرى على كل من حاول الدخول إلى النظام .

أما المصطلحات المرتبطة بمفهوم أمن المعلومات هي :

١- التهديد Threats ويعنى الخطر المحتمل الذي يمكن أن يتعرض له نظام المعلومات وقد يكون شخصا كالمتهجس أو المجرم المحترف أو أنها كسرز المخترق أو شيئا يهدد الأجهزة أو البرامج أو المعطيات .

٢- نقاط الضعف أو الثغرات Vulnerabilities وتعنى عنصر أو نقطة أو موقع في النظام يحتمل أن ينفذ من خلاله المخترق.

٣- المخاطر Risks فإنها تستخدم بشكل مترادف مع تعبير التهديد.

٤- تحليل المخاطر Risk analysis وهى تبدأ من خلال تحديد التساؤلات المرتبطة بالتهديدات ثم نقاط الضعف وأخيرا وسائل الوقاية المناسبة للتعامل مع التهديدات ووسائل منع نقاط الضعف .

٥- الهجمات Attacks فهو مصطلح لوصف الاعتداءات بنتائجها أو بموضع الاستهداف وعلى سبيل المثال الهجمات الإرهابية أو هجمات البرمجيات والتي يطلق عليها الاختراقات التقنية .

٦- الجرائم الإلكترونية Cyber Crime : وهو الدال على مختلف جرائم الكمبيوتر والإنترنت ويرتبط بهذا المصطلح مجموعة من المصطلحات مثل : إرهاب السيبر Cyber Terrorism ويطلق عليه إرهاب العالم الإلكتروني ، ويرتبط أيضا بهم مصطلح حرب

المعلومات Information warfare ويشير هذا المصطلح بوجود
حرب حقيقية مرتبطة بالجانب المعلوماتي .

المصدر : الندوة العلمية الخامسة حول دور التوثيق والمعلومات في بناء
المجتمع العربي - دمشق.

(٢٤) مقابلة الباحث : اشرف سليمان مع الدكتور ريان احمد عبد الحميد
كسار بتاريخ ٢٠٠٥/٩/١٩.

(*) إسكوا (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا):

تتولى إسكوا تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية عن طريق التعاون
والتكامل على الصعيدين الإقليمي ، ودون الإقليمي والقيام بدور الذراع
الإقليمي للأمم المتحدة من خلال الاضطلاع بالمهام التالية :

توفير منتدى رئيسي في إطار منظومة الأمم المتحدة يتناول قضايا التنمية
الاقتصادية والاجتماعية في منطقة إسكوا ؛ وإجراء لدراسات التحليلية
والأبحاث والمسوحات في مجالات اختصاص اللجنة ؛ دعم الدول
الأعضاء في عملية وضع القواعد والمعايير التي تسهل العلاقات
الاقتصادية والتكامل داخل المنطقة ومع الاقتصاد العالمي ؛ وضع
وتطوير قواعد البيانات الإحصائية والمعلومات التي تتصل بعمل إسكوا ،
وذلك من خلال جمع هذه البيانات والمعلومات وتصنيفها وتجهيزها
وتوزيعها على الدول الأعضاء ؛ إعداد وتعزيز أنشطة ومشاريع المعونة
الفنية بما يتماشى مع احتياجات المنطقة وأولوياتها والقيام بدور الوكالة
المنفذة للمشاريع الميدانية؛ تنظيم المؤتمرات والاجتماعات الحكومية
الدولية واجتماعات الخبراء، وإقامة ورش العمل التدريبية والندوات
والحلقات الدراسية ، تنسيق أنشطة إسكوا مع أنشطة الإدارات والمكاتب
الرئيسية في مقر الأمم المتحدة، والوكالات المتخصصة والمنظمات

الدولية بما في ذلك جامعة الدول العربية ، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، ومنظمة المؤتمر الإسلامي، وذلك بهدف تجنب الازدواجية وضمان تكامل المعلومات وتبادلها، وقد تأسست اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (الإسكوا) بموجب قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ١٨١٨ (د-٥٥) المؤرخ في ٩ أغسطس ١٩٧٣، لتحل محل مكتب الأمم المتحدة الاقتصادي والاجتماعي في بيروت.

وفي عام ١٩٨٥، أطلق عليها اسم جديد هو اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)، عملاً بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ١٩٨٥/٦٩ المؤرخ ٢٦ يوليو ١٩٨٥، وذلك للاعتراف على نحو أتمّ بالجانب الاجتماعي لأنشطتها. وغالبية الأنشطة التي تقوم بها اللجنة في برنامج عملها العادي هي أنشطة ذات بُعد إقليمي.

لكنها تقوم أيضاً بعدد محدود من الأنشطة التي تخص بعض الأقطار بعينها، وإن كانت لها آثار على المستوى الإقليمي. إسكوا جزء من الأمانة العامة للأمم المتحدة واحدة من اللجان الإقليمية الخمس التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، الذي هو الجهاز الأساسي المسؤول عن تنسيق الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية في منظومة الأمم المتحدة. واللجان الإقليمية الأخرى هي:

اللجنة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا. وتؤدي إسكوا أعمالها على مستوى منطقة غربي آسيا .

المصدر: انظر إلى شبكة الإنترنت : إسكوا (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا) على العنوان الآتي:

<http://www.escwa.org.lb/arabic/about/main.html>

(*) **النقل الدولي المتعدد الوسائط** : يقصد به ما هو معرف في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع على أنه [نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط، من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر .

المصدر : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ .

(*) **الأساطيل الوطنية للملاحة البحرية** : يقصد بها السفن التابعة لشركات القطاع العام أو القطاع الخاص الوطنية منها والمشاركة مع دول، أو شركات أو أفراد تابعين لدول أخرى، وترفع علم إحدى الأطراف في المذكرة. **المصدر** : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(*) **الموانئ والمرافئ البحرية** : يقصد بها جميع الموانئ والمرافئ التجارية البحرية في المنطقة بغض النظر عن طاقاتها وسعتها والأغراض التجارية التي تختص بها. **المصدر** : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(*) **النقل الساحلي** : يقصد به النقل البحري ما بين موانئ ومرافئ المنطقة، مع مراعاة نظم وتشريعات كل من الأطراف فيما يتعلق بالملاحة الساحلية. **المصدر** : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(*) **تصنيف السفن** : يقصد به الإشراف على المستوى الفني ومستوى الجودة من خلال اتباع المبادئ والقواعد العالمية في بناء وتعديل تصاميم السفن، وصيانتها وإصدار الشهادات والتقارير الخاصة بذلك. **المصدر** : تعاريف المصطلحات الواردة في مذكرة تفاهم .

(٢٥) مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ : (إسكوا) : لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا . على العنوان الآتي:

<http://www.escwa.org.lb/arabic/about/main.html>

(*) التعريف بهيئات الموانئ المصرية : هيئة ميناء الإسكندرية : أنشئت بمقتضى القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ وحدد قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩٣ لسنة ١٩٦٦ اختصاصاتها ومسئوليتها. كما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٩٤ لسنة ١٩٨٦ بإنشاء ميناء الدخيلة وتقوم بإدارته هيئة ميناء الإسكندرية.

_ **هيئة ميناء بورسعيد** : صدر القانون رقم ٨٨ لسنة ١٩٨٠ بإنشاء الهيئة العامة لميناء بورسعيد ، وقرار رئيس الجمهورية رقم ٥٦٥ لسنة ١٩٨٠ بتنظيم وتحديد اختصاصاتها ومسئولياتها ، ويتبعها ميناء بورسعيد - العريش - شرق بورسعيد الجديد.

_ **هيئة موانئ البحر الأحمر** : صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٢١٧ لسنة ١٩٨٧ بإنشاء الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر وتحديد اختصاصاتها ، ويتبعها السويس - الأدبية - سفاجا - نويبع - شرم الشيخ - الغردقة - شمال السفينة.

هيئة ميناء دمياط : صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣١٧ لسنة ١٩٨٥ بإنشاء هيئة ميناء دمياط وتحديد اختصاصاتها، ويتبعها ميناء دمياط.

المصدر : منشورات قطاع للنقل البحري المصري ، وزارة النقل (منظومة النقل البحري المصري).

(*) غرفة الملاحة المركزية: صدر القرار الوزاري رقم ٣٠ لسنة ١٩٩٩ بتاريخ ١٨/٣/١٩٩٩ بشأن تولى قطاع النقل البحري الإشراف على غرف الملاحة في الموانئ المصرية وهي: غرفة ملاحة الإسكندرية ، غرفة ملاحة بورسعيد ، غرفة ملاحة البحر الأحمر ، غرفة ملاحة دمياط. وصدر القرار الوزاري رقم ٨٥ لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته بتشكيل مجالس إدارات غرف الملاحة المصرية الأربعة سالفة الذكر والذي يتكون من ٧ أعضاء منتخبون ، عضوان معينان وعضوان من نوى الخبرة لكل غرفة.

(*) الهيئة المصرية لسلامة الملاحة : تعد الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية (مصلحة الموانئ والمنابر سابقاً) من أقدم المصالح الحكومية في الدولة إذ يرجع تاريخ إنشائها إلى عام ١٨٣٠ حيث أنشئ مجلس للإشراف على ميناء الإسكندرية ثم إعداده لاستقبال السفن الكبيرة.

وفي عام ١٨٧٠ أنشئت بوزارة الداخلية إدارة خاصة لهذا الغرض. في عام ١٨٨٠ نقلت تبعيتها إلى وزارة الأشغال. في عام ١٨٨٤ أنشئت بوزارة المالية مصلحة سميت "مصلحة الليمانات والفنارات" وكانت تشرف على الميناء الداخلي للإسكندرية. في عام ١٩٠٥ ضم الميناء الخارجي للإسكندرية إلى الميناء الداخلي وأصبحت السلطة تخصص بالإشراف على الموانئ:

"الإسكندرية - السويس - بورسعيد - رشيد - دمياط"، وكذلك تشرف على منائر البحرين المتوسط والأحمر. في عام ١٩٠٦ أنشئت بالمصلحة إدارة للشئون الهندسية. في عام ١٩١٩ أنشئت وزارة المواصلات وتبعت لها المصلحة باسم "مصلحة الموانئ والمنابر" في عام ١٩٥٤ نقلت تبعية المصلحة إلى وزارة الحربية ثم وزارة الإنتاج الحربي ثم عادت إلى

وزارة الحربية. في ١٥/١١/١٩٦٧ صدر قرار جمهوري رقم ٢٠٦٢ لسنة ١٩٦٧ بنقل تبعية مصلحة الموانئ والمناثر إلي وزارة النقل. في ٢٣/٩/١٩٧١ صدر قرار جمهوري رقم ٢٤٢٠ لسنة ١٩٧١ بشأن تنظيم الجهاز الحكومي بالدولة متضمناً نقل تبعية مصلحة الموانئ والمناثر إلي وزارة النقل البحري.

(*) الأستاذ الدكتور جمال الدين احمد مختار : رئيس الأكاديمية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

(*) منظومة النقل البحري المصري وعلاقتها مع الأطراف الخارجية:

١- المنظمات الدولية : المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة

العمل الدولية ILO . ٢- المنظمات الإقليمية : اتحاد إدارات مواني

شمال أفريقيا ، اتحاد الموانئ البحرية العربية ، مذكرة تفاهم دول

شرق وجنوب البحر المتوسط ورقابة دولة الميناء (PSC) ، المركز

الإقليمي لمكافحة تلوث البحر المتوسط ، المركز الإقليمي لمكافحة

التلوث في البحر الأحمر .

المصدر : منشورات قطاع النقل البحري .

(٢٦) منشورات قطاع النقل البحري للمصري ، وزارة النقل .

(٢٧) شكل (٣-٢) من إعداد الباحث : يوضح ممارسة الوساطة البحرية

في المجال الدولي والمجال الوطني .

الفصل الرابع
التحكيم والوسيط والتوفيق
والتحقيق وعلاقتهما بالأمن
الاقتصادي البحري

تمهيد :

وبعد أن تناول الفصل الثالث للوساطة باعتبارها الركن الأول للهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام ، فسوف تستكمل الدراسة من خلال هذا الفصل الأركان الأربعة الأساسية لتلك الهيكلية المقترحة وهم : التحكم ، والوسيط والتوفيق والتحقيق وعلاقتهم بمجال الأمن الاقتصادي البحري ، وبالإضافة إلى ذلك تناول الركن المساعد الذي اقترحت الدراسة لتلك الهيكلية ، وهو التسوية للقضائية ، وسوف تسعى الدراسة لتناول هذا الفصل من خلال العناصر الآتية :

١-٤ (الركن الثاني) التحكم .

٢-٤ (الركن الثالث) الوسيط .

٣-٤ (الركن الرابع) التوفيق .

٤-٤ (الركن الخامس) التحقيق .

٥-٤ (الركن المساعد) التسوية القضائية .

٦-٤ خاتمة الفصل الرابع .

١ (الركن الثاني) التحكم :

أن التحكم هو عبارة عن تجمع إرادي يخضع لمفهوم متداول مرتبط بمفهوم سلطان الإرادة^(١) . لأن التحكم هو وسيلة مثالية لا يخضع للقسر ، وإنما بالرضا الكامل بين الأطراف من خلال الإرادة الذاتية ولهذا السبب فإن مصالح الأفراد أو المؤسسات أو في مجال التجارة الدولية بمختلف أنواعها تفضل في الوقت الراهن المثل أمام التحكم من أجل تحقيق مصالحهم وإرادة ذاتية .

٢. التعريف بالتحكيم *

قد أشارت الموسوعات والدراسات المتخصصة في مجال التحكيم أن كلمة تحكيم Arbitrage ترجع في اللغة الفرنسية إلى الفعل حكم Arbitrer ، وهي من الأصل اللاتيني من كلمة Arbitrare وتعني الحكم ، والتحكيم أيضا في اللغة الفرنسية يعني تسوية خلاف أو حكم تحكيمي صادر من شخص أو أكثر باتفاق مشترك يقرره الأطراف المتنازعين ويخضعوا له ويقبلوه ؛ وقد تعددت التعريفات التي تناولت التحكيم فقد عرفه الدكتور "محسن شفيق" "أن التحكيم هو نظام مختلط يبدأ باتفاق ثم يصير إجراء" ^(١) (شفيق ١٩٩٧) .

أما الدكتور "محمد أبو العنين" "فيشير" أن التحكيم هو اتفاق بين طرفين أو أكثر على إخراج نزاع أو عدد من النزاعات من اختصاص القضاء العادي ، وإن يعهد به إلى هيئة تتكون من محكم أو أكثر للفصل فيه بقضاء ملزم" ^(٢) " (أبو العنين ١٩٩٩) .

ويعرفه الدكتور "علي صادق أبو هيف" "بأنه النظر في نزاع بمعرفة شخص أو هيئة يلجأ إليه أو إليها المتنازعون مع التزامهم بتنفيذ القرار الذي يصدر في النزاع" ^(٣) (أبو هيف ، بدون سنة نشر) .

أما الدكتور "وجدي راغب" فيرى "أن التحكيم هو الطريق للفصل في نزاع معين بواسطة الغير بدلاً عن الطريق إلى القضاء العام" ^(٤) " (فهيم ، بدون سنة نشر) .

أما التعريفات المؤسسية للتحكم فقد عرفت " المحكمة الإدارية العليا المصرية" التحكيم "بأنه اتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة" ^(٥) " (الدستورية العليا ، ١٩٩٤) .

بـ مميزات التحكيم:

يعتبر التحكيم نظاماً لحل المنازعات المدنية والتجارية بين الأفراد خلال مدة معينة تجدد مقدماً وقانون يرتضون تطبيقه حتى يصدر حكماً أو صلحاً يلزم به المتنازعين ، وقد تكون منازعات مالية أو مدنية أو تجارية أو عقارية أو منازعات حول تنفيذ أحد العقود .

وقد تكون بين أفراد عاديين أو بين فرد وشركة أو مؤسسة أو بين طرف من هذه الأطراف وبين الدولة أو أحد أشخاص القانون العام أو الخاص وشرط أساسي لإجراء التحكيم وجود شرط التحكيم الذي يوجد كبند من بنود عقد معين .

أو مشاركة التحكيم وهي عبارة عن اتفاق تحكيم لاحق على وقوع المنازعة ؛ وقد يتضمن الاتفاق إجراءات التحكيم واختيار المحكمين وقد يصدر باختيار هيئة تحكيم مستقلة أو مركز تحكيم ، ويولونه اختيار الإجراءات المناسبة و القانون الواجب التطبيق طبقاً للقواعد التي ارتضاها الطرفين .

أما عن مميزات التحكيم فعلى _ سبيل المثال _ البعد عن إجراءات التقاضي المطولة التي قد تصل إلى سنوات عدة لأن التحكيم مشروط بمدة معينة يجب أن ينتهي خلالها ، وهي مدة ستة اشهر يجوز مدها ستة اشهر أخرى فقط ؛ ويجوز للأطراف الاتفاق على مدة أطول .

أما النزاع أمام المحكمة قد يطول لسنوات ويزيد من الأعباء المالية والاقتصادية على أطراف النزاع .

ومن مميزات التحكيم أيضاً أنه يخضع في جميع أجزائه إلى اتفاق الأطراف بدأ من تحرير مشاركة التحكيم وتحديد الإجراءات والقانون الواجب التطبيق حتى اختيار المحكمين ، ومدة التحكيم ، وليس للقانون

تدخل في التحكيم ، إلا إذا كان يكمل إرادة الأطراف في حالة عدم الاتفاق على أمر معين . كذلك من مميزات التحكيم أن القضاء يمكن أن يمتنع عن نظر الدعوى إذا وجد مشاركة تحكيم^(١) (انظر : الملحق رقم ٤-١) .

هذا بالإضافة إلى المميزات الكثيرة العملية مثل : تشجيع الاستثمارات الأجنبية ، وكذلك محاولة تجنب ضياع الوقت أمام القضاء في نظر كثير من القضايا التي يمكن أن تنتهي بالتحكيم مما يساعد ذلك على حل مشكلة بطء إجراءات التقاضي . بالإضافة إلى توفير الوقت و الجهد و المال المستغرق في حل النزاع عن طريق التقاضي هذا بالإضافة إلى أن حكم التحكيم لا يجوز الطعن عليه بطريق الاستئناف أو النقض كالدعوى القضائية العادية ومع ذلك لحكم التحكيم طريق واحد هو الطعن عليه بدعوى البطلان ، وهذا يحدث إذا شاب حكم التحكيم أي سبب من أسباب البطلان .

ويمكن للدراسة أن نتناول سبعة مميزات للتحكيم هما :

ـ الأولى ـ خدمة مصالح الدولة في عدم تكس القضايا .

ـ الثانية ـ مسايرة الأنظمة الدولية الحديثة .

ـ الثالثة ـ قلة التكاليف والتنفقات .

ـ الرابعة ـ سرعة الفصل في المنازعات .

ـ الخامسة ـ التراضي والقبول .

ـ السادسة ـ سرية المنازعات .

ـ السابعة ـ حرية اختيار المحكمين^(٧) (المكتب العربي ، بدون سنة

نشر) .

أما التحكيم الدولي " فهو وسيلة من وسائل التسوية السلمية للمنازعات التي تنشأ بين الدول ، وقد أقرت المادة (٣٧) من اتفاقية التسوية السلمية

للمنازعات الدولية ، والتي توصل إليها مؤتمر السلام الدولي الثاني
ببلاهاي عام ١٩٠٧ تعريفاً بأن التحكيم الدولي "هو تسوية للمنازعات بين
الدول بواسطة قضاة من اختيارها ، وعلى أساس من احترام القانون وان
اللجوء إلى التحكيم ينطوي على تعهد بالخضوع للحكم بحسن نية"^(٨)
(القاضي ٢٠٠٢)

ومن خلال ذلك فإن التحكيم الدولي يعتبر وسيلة لحل المنازعات بين
الدول و يختلف عن غيره من الوسائل الدبلوماسية الأخرى لان هذه
الوسائل تقتصر على التوصية Recommendation ، وإبداء الرأي أو
إثبات واقعة دون أن تكون ملزمة للأطراف الذين يكون لهم الحرية في
إصدار القرار النهائي . أما التحكيم فيترتب عليه صدور حكم نهائي
وملزم للأطراف ؛ ولهذا السبب فالتحكيم الدولي ينطوي على عناصر
تميزه عن غيره من الوسائل الدبلوماسية لفض المنازعات فهو تسوية
للنزاع بواسطة قضاة يتم اختيارهم بواسطة أطراف النزاع ومحض
إرادتهم كما إنها تسوية تقوم على أساس احترام القانون فضلاً عن الحكم
الصادر فيه فأنه يتمتع بالقوة الإلزامية فهو يصدر كحكم ملزم للأطراف^(٩)
(القاضي ٢٠٠٢) .

ج. المحكم شخصية تفاوضية:

والمحكم Arbitrator يعتبر شخصية تفاوضية تهدف إلى تسوية
المنازعات بالطرق السلمية ، وبالتالي فقد أشار الفقهاء أن المحكم يشغل
منصب قاضي ، ولكنه قاضي خاص قد سماه الخصوم بأنفسهم وقراره ذو
طابع قضائي فالمحكم من خلال هذا الرأي يعتبر قاضي بكل معنى الكلمة
لما لحكمة خصائص الأحكام القضائية^(١٠) (قسمت ٢٠٠٢)

فالمحكم يتمتع بسلطة قضائية في إصدار حكم التحكيم ، وهذه السلطة
مصدرها المباشر اتفاق التحكيم ، ومصدرها الغير مباشر للقانون الذي

يضع التحكيم في إطار من المشروعية . وإذا كان حكم التحكيم الجبري لا ينفذ فور صدوره لأنه يفتقر إلى سلطة الأمر ولكنه قابل للتنفيذ . لأن التنفيذ الجبري لحكم المحكم لا يتم إلا إذا خضع للرقابة من قبل سلطة القضاء ، وذلك لا يتم إلا بعد ممارسة رقابة معينة على الحكم الصادر منه ، واستيفاء شروط وإجراءات معينة لذا يعتبر حكم المحكم بمجرد صدوره ورقة رسمية^(١١) (قسمت ٢٠٠٢) .

أما بالنسبة لجنسية المحكم فقد وضحت بعض النظم القانونية بأنه يشترط أن يكون المحكم وطنياً على اعتبار أن التحكيم نوع من القضاء وينبغي ألا يتولاه الأجانب كما هو الحال في قوانين كولومبيا والإكوادور ، وقانون التحكيم السعودي الصادر في ٢٧ مارس ١٩٨٥ .

أما الاتجاه الغالب في القانون المقارن لا يفرق بين الوطني والأجنبي في تولي مهمة التحكيم نظراً لأن اختيار المحكم يعتمد على اعتبارات شخصية متروكة للخصوم. وقد نصت بعض الاتفاقيات الدولية على إمكانية قيام الأجنبي بمهمة المحكم ، وعلى سبيل المثال : الاتفاقية الأوروبية لعام ١٩٦١ حيث تنص المادة الثالثة من الاتفاقية " أنه في التحكيم الخاضع لهذه الاتفاقية يمكن للأجانب أن يعينوا كمحكمين " أما المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية واشنطن لعام ١٩٦٥ الخاصة بحل المنازعات المتعلقة بالاستثمارات ، والتي تقرر أنه عندما يقوم مركز تسوية المنازعات الخاصة بالاستثمارات بتعيين المحكم أو المحكمين يجب أن لا يكونوا من مواطني دولة أحد أطراف النزاع ^(١٢) (قسمت ٢٠٠٢) .

أما بالنسبة لخبرة المحكم فقد تعددت آراء الفقهاء بالنسبة لخبرة المحكم فهناك آراء للمشرعين أشارت عدم اشتراط أن يكون المحكم حاملاً ليسان الحقوق أو له خبرة معينة في موضوع النزاع ولو كانت المسألة

المطروحة عليه قانونية بل يجوز أن يكون المحكم جاهلاً لغة الخصوم فيحكم من واقع الأوراق المقدمة إليه وبالطبع يتعين أن تكون مترجمة في مثل هذا الفرض^(١٣) (قسمت ٢٠٠٢).

وبعض قوانين التحكيم تشترط صراحة الخبرة في المحكم ، وتعتبر هذه الخبرة كشرط أساسي ، ومثال ذلك نظام التحكيم السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٦ بتاريخ ١٢/٧/١٤٠٣ حيث تنص المادة الرابعة من هذا المرسوم " على أنه يشترط في المحكم أن يكون من ذوي الخبرة " ، وتشترط بعض القوانين في المحكم خبرة معينة صراحة ، ومثال ذلك القانون الأسباني رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٨ الخاص بالتحكيم حيث يشترط أن يكون المحكم من المحامين في حالة حسم النزاع طبقاً لأحكام القانون الأسباني الخاص بالتحكيم كما أن القانون في فنزويلا فينص على ضرورة اختيار المحكمين من بين التجار في الأمور المتعلقة بالمعاملات التجارية^(١٤)

(قسمت ٢٠٠٢)

د التحكيم البحري المؤسسي والعري:

يرتبط التحكيم في المنازعات البحرية بنوعين أساسيين هما :

ـ النوع الأول ـ التحكيم البحري المؤسسي : وهو ذلك النوع من التحكيم البحري الذي يتفق الأطراف وهم بصدد إبرام اتفاق التحكيم على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة ذات الهيكل الإداري حيث تدخل المؤسسة في العملية التحكيمية تنظيمياً وإدارة وإشرافاً .

أما ـ النوع الثاني ـ التحكيم البحري الحر وهو الذي يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة حيث يتفق الأطراف في اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم التحكيم بأنفسهم فيتفقون على تشكيل هيئة التحكيم ، وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وعلى اختيار مكان

التحكيم والقانون المطبق على الموضوع وعلى القيام بأنفسهم بتدليل كافة الصعوبات التي قد تعترض طريق التحكيم^(١٥)

(الفقي ١٩٩٧) .

ويمكن تناول نماذج من مراكز التحكيم البحري المؤسسي ، التحكيم البحري الحر وذلك على النحو التالي:

أولا_ نماذج من مراكز التحكيم البحري المؤسسي:

تتناول الدراسة ثلاث نماذج من مراكز التحكيم البحري المؤسسي وهي : غرفة التحكيم البحري بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري واللوبيز للتحكيم البحري ، وذلك على النحو التالي :

اخرفة التحكيم البحري بباريس(Chambre Arbitrale Maritime de Paris(CAMP :

تأسست غرفة التحكيم البحري بباريس عام ١٩٢٩ بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن تم تنظيمها في ٨ نوفمبر ١٩٦٦ . وهي غرفة تحكيم متخصصة في المجال البحري تضم بين عضويتها كافة التخصصات البحرية من ملاك السفن والوكلاء البحريين ، ومقاولي الشحن والتفريغ ، والسمايرة البحريين وشركات بناء السفن والمؤمنين البحريين ، وأي تجمع يهتم مباشرة أو بطريق غير مباشر بالنقل البحري . وتدار الغرفة بواسطة مجلس إدارة مكون من ١٦ عضواً على الأهل يتم اختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة عن طريق الاقتراع السري وبأغلبية الأصوات ويجدد نصفهم كل عام ، وتوجد للغرفة سكرتارية تتلقى طلبات التحكيم وتجرى الاتصالات بين الأطراف ، وبينهم وبين المحكمين وترسل الإعلانات والمذكرات والمستندات وتكون حلقة وصل بين الأطراف والمحكمين^(١٦) (الفقي ١٩٩٧) .

٢. المنظمة الدولية للتحكيم البحري Organisation International d'Arbitrage Maritime (OIAM)

قامت غرفة التجارة الدولية^(١٦) Chambre de Commerce internationale واللجنة البحرية الدولية سوياً بوضع لائحة تحكيم بحري بواسطة خبراء ، وتم وضع هذه اللائحة خلال اجتماع اللجنة البحرية الدولية في مارس ١٩٧٨ ويقع تطبيق هذه اللائحة على عائق منظمة تحكيم جديدة تعرف بالمنظمة الدولية للتحكيم البحري ، وهي منظمة دولية وليست فرنسية ، ولكن فرنسا هي مقر اللجنة الدائمة ومقر سكرتارية المنظمة ، وتتكون اللجنة الدائمة من ١٢ عضواً تعين غرفة التجارة الدولية نصفهم ، وتعين اللجنة البحرية الدولية النصف الثاني ، وذلك لمدة ثلاث سنوات ، وتتدخل المنظمة في سير العملية التحكيمية من عدة جوانب منها المساعدة في تعيين المحكم أو في تشكيل هيئة التحكيم^(١٧) (الفاقي ١٩٩٧) .

١- اللويدز للتحكيم البحري^(١٨) Lloyd's d'Arbitrage Maritime

تعد غرفة اللويدز للتحكيم البحري بلندن من أقدم مؤسسات التحكيم البحري المتخصصة في منازعات الحوادث البحرية و المساعدة والإنقاذ ، وتدار عن طريق مجلس إدارة وسكرتارية وبها قائمة من المحكمين المتخصصين ونماذج شهيرة مثل نموذج اللويدز للمساعدة البحرية والإنقاذ ونموذج لتسوية قضايا التصادم البحري ونموذج اللويدز لتسوية الخسائر البحرية وتقوم السكرتارية الخاصة باللويدز بتنظيم العملية التحكيمية والقيام بإجراء الاتصالات اللازمة بين الأطراف أو مستشاريهم والمحكمين وتقديم رسوم ونفقات التحكيم^(١٨) (الفاقي ١٩٩٧) .

ثانياً_ نماذج من مراكز التحكيم البحري الحر:

سوف نتناول الدراسة نموذجين من مراكز التحكيم البحري الحر : اتحاد المحكمين البحريين بلندن ، واتحاد المحكمين البحريين بنيويورك وذلك على النحو التالي :

١- اتحاد المحكمين البحريين بلندن London Maritime Arbitrators Association

تأسس اتحاد المحكمين البحريين بلندن عام ١٩٦٠ ، واعتبر كغرفة تحكيم للمحكمين البحريين لمؤسسة البلطيق للتجارة والتبادل ، وتضم تقريباً خمسين من الأعضاء المؤسسين بالإضافة إلى حوالي مائتين من الأعضاء الآخرين كالمحامين والمستشارين القانونيين ومجهزي السفن وغيرهم ، ولهذه المؤسسة لائحة تعرف بقواعد اتحاد المحكمين البحريين بلندن ١٩٨٧ والمعدلة عام ١٩٩١ ولائحة للمنازعات الصغيرة ١٩٩١ ، التي لا تزيد قيمة النزاع فيها عن حد معين تبسيطاً للإجراءات وتقليلاً للنفقات في تحكيم المنازعات البسيطة ، ولا يقوم الاتحاد بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية ولكنه يقوم بخدمة المجتمع البحري بصفة عامة عن طريق وضع قائمة بالمحكمين البحريين الأكفاء والمتخصصين ليتم الاختيار الحر .

وبالتالي فإن وظيفة الاتحاد تنحصر في تجهيز قائمة من المحكمين والتي توفر لهم النصائح والخدمات^(١٩) (الفقي ١٩٩٧) .

٢- اتحاد المحكمين البحريين بنيويورك New York Maritime Arbitrators Association

تأسس اتحاد المحكمين البحريين بنيويورك عام ١٩٦٣ بواسطة مجموعة تتكون من تسعة أفراد لهم خبرة بالتحكيم ، وهم من السماسرة المرخصين ووكلاء السفن التجارية وقد شعروا بضرورة تكوين اتحاد فيما بينهم

يقوموا من خلاله بممارسة عمليات التحكيم البحري في نيويورك ، ثم ازداد حجم الأعضاء في الاتحاد حتى بلغ ١٢٠ عضوا ثم قام الاتحاد بوضع لائحة تحكيم وقواعد تمثل مبادئ سلوكيات المحكم ولائحة تحكيم للمنازعات الصغيرة ، والاتحاد لا يحتفظ لنفسه بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية لأن لائحة الاتحاد موضوعه لمن أراد أن يسترشد بها من الأطراف أو المحكمين لأن اتحاد المحكمين البحريين بنيويورك هو تحكيم بحري حر^(٢٠) (الفقي ١٩٩٧).

هـ - المعاهدات والاتفاقيات والأعراف في التحكيم البحري:

تتعدد القوانين الوطنية في مختلف الدول المرتبطة بالتحكيم البحري ولكن هناك قوانين واتفاقيات ومعاهدات دولية ترتبط بالتحكيم البحري على السطاق العالمي ، والتي يمكن للدراسة أن تتناول بعض منها باعتبارها ضرورة أساسية في التحكيم البحري ، وعلى سبيل المثال وليس الحصر: معاهدة بروكسل الصادرة في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة البحرية والإنقاذ وترتبط هذه المعاهدة بالمنازعات المتعلقة بمساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطيرة ، وقد أُنْتُ هذه المعاهدة بنتيجة مفيدة لأنها تعطي الطرف الذي قام بالمساعدة الحق في مكافأة وتحدد مقدار هذه المكافأة إلى غير ذلك من المنازعات الناتجة عن عملية الإنقاذ البحري ، وترتبط اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل ١٩٦٨ بالمنازعات المرتبطة بالنقل البحري الدولي بسند الشحن أو في حالات مشارطات الإيجار البحرية التي أدمجت في سند الشحن الصادر لعمليات النقل البحري الدولي ، وتوجد أيضا اتفاقية بروكسل الصادرة في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ والمتعلقة بمسؤولية ملاك ومجهزي السفن لتحديد الخطأ الصادر عنهم وتقدير التعويض .

وقد جاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ لتحل محل اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل ١٩٦٨ . فمعاهدة هامبورج ١٩٧٨ تعتبر معاهدة دولية بشأن النقل البحري الدولي بسند شحن ، وبالتالي فهي تطبق على عمليات النقل البحري بسند شحن أو على غيرها من العمليات البحرية^(٢١) (الفقي ١٩٩٧) .

ويوجد أيضا التحكيم البحري بموجب لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال ١٩٧٦) .

وهذه اللائحة نموذجية اختيارية وشاملة ، واختيارية لأنها في متناول أي من الأطراف أو المحكمين للسير على قواعدها ، ولكن يجب لكي تطبق هذه اللائحة على التحكيم أن يتفق الأطراف على تطبيقها وهي شاملة لأنها تحتوي على كافة النصوص القادرة على تسيير العملية التحكيمية كما أن للأطراف ومن منطلق مبدأ الحرية يمكنهم استبعاد بعض نصوصها أو استبدالها ببعض النصوص الأخرى أو الإضافة عليها وهكذا فإن التحكيم بموجب لائحة اليونسترال ١٩٧٦ هو تحكيم حر حيث لم تنشئ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مؤسسة تحكيمية بل وضعت لائحة اختيارية ، متواجدة بالسكرتارية العامة لمحكمة التحكيم الدائمة بلاهاي لأسباب محددة تتمثل في تعيين سلطة المحكم أو المحكمين عند عدم الاتفاق على التعيين بين الأطراف مباشرة أو لتقدير نفقات التحكيم أو الفصل في مسألة رد للمحكم وبالإضافة إلى ذلك يمكن تطبيق عادات بحرية معينة في مجال يتميز بالخصوصية والمهنية والاستقلال وبمرور الوقت اشتهرت هذه العادات وكونت أعرافاً بحرية يلجأ إلى تطبيقها المحكم البحري بوصفها أعرافاً في الممارسات البحرية المهنية المتخصصة حتى ولو تعارضت مع نص قانوني وطني.

لأنه على عكس القاضي الوطني ويعمل دون قانون اختصاص وطني
محاو لا صياغة قانون اختصاص به ، وقد يطبق التحكيم البحري الأعراف
البحرية على موضوعات المنازعات البحرية في قضايا عديدة مثل :

التسامح في النقص اللطيف في الشحنة حينما تكون غير معبئة مثل
شحنات الحبوب الغذائية وغير الغذائية (مثل الفوسفات) والفحم وغير
ذلك وما ينتج عن بعثرة الشحنة وأيضاً ما يمكن أن يتبقى في قاع السفينة
، وغير ذلك من العادات التي تحولت إلى أعراف نتيجة أحكام تحكيم
بحري سابقة ويقصد بها المبادئ التي أرسنها أحكام التحكيم البحري
السابقة والتي أصبحت مرجع في الأحكام التحكيمية اللاحقة^(٢٢) (الفقي
١٩٩٧) .

و- أسباب حاجة الأمن الاقتصادي البحري إلى التحكيم:

كما وضحت الدراسة من قبل^(٢١) أن الاتجاه المثالي المرتبط بالأمن
الاقتصادي البحري يرتبط بأحد أبعاده بتسوية المنازعات والخلافات
بالطرق والآليات السلمية من أجل الوصول إلى اتفاق بمختلف أشكاله .
وترجع أسباب حاجة الأمن الاقتصادي البحري إلى التحكيم للعوامل
التالية :

١- السرية في المعاملات التجارية البحرية ، إذ تقتضي الظروف أحيانا
المغايرة في شروط التعاقد في منطقة أو دولة ما عن المناطق أو
الدول الأخرى لظروف واعتبارات مختلفة ، ويتيح التحكيم ميزة
السرية حفاظاً على كفاءة حرية الأطراف في التعامل التجاري .
وتحدث سرية جلسات التحكيم وعدم نشر الأحكام إلا باتفاق الطرفين .

٢- يقتضي الفصل في المنازعات البحرية خبرة خاصة ومعلومات متميزة
متجددة لا تتوافر للقاضي المحترف العادي بشأن المعاملات التجارية
البحرية وأعراف هذا النوع من التجارة لسرعة تطورها .

٢- رغبة المتعاملين في مجال التجارة البحرية التحرر من القيود التي توجبها النظم القانونية المختلفة ويقابل ذلك عدم اتساق القواعد القانونية الداخلية مع مقتضيات التجارة الدولية البحرية ، إذ يتيح لهم اتفاق التحكيم اختيار قانون الإجراءات واللغة التي تتم بها الإجراءات ومكان التحكيم وقضاء الموضوع والقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع .

٢-٤ (الركن الثالث) الوسيط :

لقد قصدت الدراسة أن نتناول الوسيط كركن من أركان التفاوض العام لكي تسعى إلى إزالة الغموض الذي يحيط بتداخل المصطلحات التفاوضية ، وعلى وجه الخصوص بين مصطلح الوساطة ، ومصطلح الوسيط وقد اتضح فيما سبق مصطلح الوساطة . أما مصطلح الوسيط فسوف تسعى الدراسة لتوضيحه من خلال المجال الاقتصادي البحري وذلك على النحو التالي :-

قد وضحت بعض القوانين العربية طبيعة عمل الوسيط التجاري أو الوكيل التجاري فجميعهم يؤدون إلى مصطلح الوسيط في الجوانب التجارية الاقتصادية ، وعلى سبيل التوضيح :

قد تناول القانون الفلسطيني رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ بشأن تنظيم أعمال الوكلاء التجاريين المادة (١) بأن .

ـ الوكيل التجاري ـ

هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري ، والذي له الحق بموجب اتفاقية في بيع أو توزيع أو ترويج السلع والمنتجات أو توفير الخدمات في فلسطين لحساب منتج أو مورد مقابل عمولة أو هامش ربح . وقد تناولت أيضا نفس المادة

ـ الوكيل الفرعي ـ (من الباطن) :

وهو الشخص الطبيعي أو الاعتباري والذي يعمل وكيلاً أو موزعاً من الباطن بموجب عقد بينه وبين الوكيل التجاري لبيع السلع أو الخدمات التي يملك الوكيل التجاري توكيلاً تجارياً لتوزيعها أو ترويجها مقابل هامش ربح أو عمولة^(٢٣) (قانون الوكلاء التجاريين الفلسطيني ٢٠٠٠).

أما القانون الأردني للوكلاء والوسطاء التجاريين رقم (٢٨) لسنة ٢٠٠١ المادة (٢) بان ـ الوكيل التجاري ـ هو الشخص المعتمد من الموكل ليكون وكيلاً أو ممثلاً له في المملكة أو موزعاً لمنتجاته فيها سواء كان وكيلاً بالعمولة أو بأي مقابل آخر أو كان يعمل لحسابه الخاص ببيع ما يستورد من منتجات الموكل . وقد أوضحت أيضاً هذه المادة معنى ـ الوكالة التجارية ـ بأنها عقد بين الموكل والوكيل يلتزم الوكيل بموجبه باستيراد منتجات موكله أو توزيعها أو بيعها أو عرضها أو تقديم خدمات تجارية داخل المملكة أو لحسابه نيابة عن الموكل . (قانون الوكلاء والوسطاء التجاريين الأردني ٢٠٠١).

أما القانون المصري رقم (١٢٠) لسنة ١٩٨٢ بإصدار قانون تنظيم أعمال الوكالات التجارية فقد أشارت المادة (١) من القانون بان ـ الوسيط التجاري ـ هو من اقتصر نشاطه ، ولو عن صفقة واحدة على البحث عن متعاقد أو التفاوض معه لاقتناعه بالتعاقد ، وكذلك كل من قام بأي عمل من أعمال الوكالة التجارية ولو على غير اعتياد ولمرة واحدة أو كان مرتبطاً مع المنتج أو التاجر أو الموزع بعقد عمل^(٢٤) (قانون أعمال الوكالات التجارية المصري ١٩٨٢) .

أما قانون دولة الإمارات العربية القانون رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية فقد وضع معنى

ـ الوكالة التجارية ـ والتي يقصد بها تمثيل الموكل بواسطة وكيل لتوزيع

أو بيع أو عرض أو تقديم سلعة أو خدمة داخل الدولة نظير عمولة أو ربح .

والمصطلح الآخر هو _ الموكل _ ويقصد به المنتج أو الصانع في الداخل أو الخارج أو المصدر أو الموزع المعتمد من المنتج بشرط ألا يزاول المنتج أعمال التسويق بنفسه^(٣٦) (قانون تنظيم الوكالات التجارية الاماراتي ١٩٨١).

ومن خلال القوانين السابقة يتضح أن كلمة وكيل لا خلاف بينها وبين كلمة وسيط خصوصاً في المجال التجاري الاقتصادي فالوكيل التجاري كما أوضحه القانون الأردني هو الشخص المعتمد من الموكل ليكون وكيلًا أو ممثلاً له والوسيط التجاري كما أوضحه القانون المصري هو من اقتصر نشاطه ، ولو عن صفة واحدة على البحث عن متعاقد أو للتفاوض معه لإقناعه بالتعاقد ، وكذلك كل من قام بأي عمل من أعمال الوكالة التجارية ولو على غير اعتياد ولمرة واحدة أو كان مرتبطاً مع المنتج أو التاجر أو الموزع بعقد عمل وبالتالي فالوكيل أو الوسيط التجاري هما مصطلحان لمعنى واحد والاختلاف هو تخصص العمل التجاري ، ولهذا السبب سوف تحاول الدراسة أن توضح دور الوسيط في مجال الأمن الاقتصادي البحري وذلك على النحو التالي :

أ. الوسيط الملاحى والممارسة العملية:

وحسبى توضح الدراسة حقيقة مصطلح الوسيط في مجال النقل التجاري البحري . فكان لابد من إجراء مقابلة مع الممارسين لعمل الوسيط في مجال النقل التجاري البحري ، وكانت المقابلة مع المهندس هشام احمد عبد الله^(٣٧) بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٤ ، وقد حاولت الدراسة أن تستطلع ماهية الوسيط البحري من خلال بعض التساؤلات محددة الهدف البحثي ، ويمكن تناولها على الوجه التالي :

__ هل يوجد في الممارسة العملية مصطلح يطلق عليه الوسيط الملاحي ؟

يوضح المهندس هشام عبد الله أن الوكيل الملاحي أساس عمله كوسيط بين مالك أو مستأجر السفينة وبين السلطات البحرية للتنفيذية مثل هيئة الميناء والجمارك والتفتيش البحري ، وغيرها من السلطات الوطنية بالإضافة إلى ذلك أن الوكيل الملاحي يعتبر كوسيط أيضا بين مالك السفينة أو مستأجرها وبين العملاء المحليين كمستوردين أو مصدريين بمختلف تخصصاتهم ، وأيضاً مع أعمال الشحن والتفريغ بالإضافة إلى بعض التخصصات الإضافية مثل تموين السفن والإصلاح والصيانة وفي هذا التخصص يصبح الوكيل الملاحي كوسيط بين مالك أو مستأجر السفينة وبين أعمال الإصلاح والصيانة .

__ هل هناك مجال للتفاوض مرتبط بطبيعة عمل الوسيط الملاحي ؟

أن طبيعة عمل الوسيط الملاحي بمختلف تخصصاته تتوقف على تفاوض الوسيط في كافة أبعاد عمله لأن طبيعة العمل ترتبط برؤس الأموال فالوكيل الملاحي يتولى الأمور الموكلة إليه مثل المدفوعات والمصروفات وكافة الأعمال التجارية المرتبطة بطبيعة العمل ، وما يتبعها من إداريات وماليات وتسوية منازعات وبالتالي فنوعية المفاوضات هي مفاوضات تجارية من أجل تحقيق الأهداف التي يقصدها طبيعة عمل الوكالة الملاحية سواء إجراء المفاوضات المرتبطة بلغة الحوار أو عن طريق تقديم الوثائق التفاوضية .

__ هل طبيعة عمل الوسيط الملاحي تعتبر ذات نطاق ثابت أم متغير ؟

أن طبيعة العمل في التوكيلات الملاحية تختلف طبقاً للتخصص في مجال الوكالة الملاحية ، وخصوصاً في طبيعة النقل البحري نفسه وما يهدف لنقله من حيث نقل بضائع أو مواد خام أو مواد بترولية أو نقل ركاب فكل مجال من هذا المنقول له تخصص في مجال النقل الملاحي أو ما يطلق عليه تخصص النقل وهناك أيضاً مجال مختلف تماماً عن أسلوب النقل

يرتبط أيضا بمصطلح الوسيط الملاحي ويطلق عليه مسمى السمسار الملاحي ، وهو المتخصص في بيع أو شراء السفن الملاحية باختلاف تخصصاتها فيمكن أن يمارس هذا العمل من خلال عملة كوكيل ملاحي أو يمارسه بأسلوب منفرد مستقل عن التوكيلات الملاحية وبالتالي فالسمسار الملاحي له ارتباط وثيق بالمفاوضات التجارية لأن طبيعة عمله مرتبطة بالبيع والشراء وتأجير السفن والتأمين عليها .

__ ما هي الجهات المسؤولة عن إعطاء الحق في ممارسة عمل الوسيط الملاحي ؟

أن الجهات المسؤولة هي غرف الملاحة التابعة لهيئات الموانئ مثل غرفة ملاحية اسكندرية أو بورسعيد أو البحر الاحمر أو دمياط فجميعهم يتبعوا غرفة الملاحة المركزية وهم الجهات المسؤولة عن إعطاء ترخيص مزاوله المهنة من خلال اللجنة الدائمة لمنح تراخيص ممارسة نشاط التوكيلات الملاحية .

__ هل توجد جهات عالمية ترمي الوكلاء أو الوسطاء الملاحيين ؟

بالطبع أن هناك منظمات عالمية ترعى مصالح الشركات الملاحية والوكلاء الملاحيين فالشركة التي أقوم بإدارتها تتمتع بعضوية منظمة BIMCO Baltic and International Maritime Council وهي تعتبر من اكبر المنظمات العالمية والتي تم إنشاؤها عام ١٩٠٥ وخلال هذا العام حضرت الاحتفال السنوي لتأسيس المنظمة في كوبنهاجن فهذه المنظمة تعقد مؤتمر كل عامين .

ومن خلال هذه المؤتمرات تحاول المنظمة معرفة كافة المعوقات التي تقابل الشركات الملاحية والوكلاء الملاحيين من أجل تقديم المساعدة لإزالة هذه المعوقات ، وأحيانا يتم اللجوء إلى تلك المنظمة خصوصا في موضوعات تسوية المنازعات من أجل إجراء المفاوضات ذات الطابع التنظيمي وبالإضافة إلى ذلك ويوجد أيضا جهات أخرى مثل نوادي

للحماية والتعويض البحري Protection and Indemnity Club
وP&I وهذه النوادي تتولى تغطية الأخطار التي تتعرض لها البضائع
وملحقات السفن وأطقمها، والخسائر التي يتكبدها الطرف الثالث والتي لا
تغطيها شركات التأمين .

ما هي أهم المعوقات التي تقابل عمل الوسيط الملاحي ؟

أن المعوق الأساسي الذي يقابل الوسيط الملاحي هو العامل الزمني
المرتبط بالسرعة ويقابلة معوق الروتين الوظيفي فاهم ثلاث عناصر
أساسية لنجاح عمل الوكيل أو الوسيط الملاحي هو : دخول السفينة
بسرعة والتفريغ أو الشحن بسرعة ، إبحار السفينة بسرعة ، وإن أي
خلل في أي عنصر من هذه العناصر الثلاثة يفقد ثقة مالك السفينة الأجنبي
، ويفقد ثقة العملاء لأن التأخير يؤدي إلى تحمل نفقات وبالتالي يؤدي
إلى الخسارة مما يجعل المتعاملين يتذمرون من التعامل وحتى لا تتحمل
الشركة المالكة للسفينة غرامات تأخير أو يؤدي ذلك إلى انسحاب
المصدرين والمستورين نتيجة عدم الاهتمام بالعامل الزمني ، والذي يجب
على الإدارات البحرية في كافة أرجاء العالم التغلب عليه من أجل تسهيل
حركة التجارة الدولية فلو هناك نقص في المعدات يجب أن يقوم الميناء
بتزويدها ، ولو هناك نقص في المرشدين يجب تزويد أعدادهم وأيضاً
هناك أسباب ترجع إلى عدم أرصفة كافية أما بالنسبة للشحن والتفريغ
فبعد الخصخصة أصبح هناك تناقص واضح بين مقاولي الشحن والتفريغ^(٢٧)
(مقابلة بتاريخ ١٤/٨/٢٠٠٥) .

بد الآراء البحثية من تطوير عمل الوكلاء الملاحيين :

قد أشارت الآراء البحثية في مؤتمر القاهرة البحري " مارينز٤ " ١٩٩٩
عن منجزات النقل البحري المصري وتحديات القرن الواحد والعشرين .
أن المتغيرات في صناعة النقل البحري والاتجاه العالمي قد أدى أن

السياسة المصرية للنقل البحري اتجهت نحو تطوير المواني وإنشاء مواني جديدة مستحدثة وكان نتيجة لذلك إصدار القانون رقم السنة ١٩٩٦ ، والخاص بإنشاء المواني التخصصية ثم أعقب ذلك صدور القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بتحرير قطاع النقل البحري والوكالة الملاحية وتلاه صدور القرارات الوزاريين رقم ٣١٠٣٠ لسنة ١٩٩٨ بتحديد ضوابط مزاوله العمل والفئات التي يتم التعامل بها بهدف تحقيق التوازن بين أهداف الدولة من تحرير النشاط وبين مزاولي هذا النشاط .

وقد أوضحت تلك الآراء البحثية أن دور الوكيل الملاحى اصبح متواجد فى القوانين المصرية باعتباره وسيط لتدقيق الخدمات من والى السفينة ومن منطلق مسئوليته وبما يمثله من نقطة الاتصال بين كافة الأطراف المتعاملة مع السفينة كأمين للسفينة وأمين للحمولة ، والذي يقوم بأعمال أمين السفينة هو الوكيل الملاحى لحساب المالك أو المجهز واما بمعرفة المجهز أو المستأجر فى مشارطات الإيجار ويكون ارتباط أمين السفينة بالمجهز أو المالك بعقد وكالة ويباشر نشاطه باسم المجهز ولحسابه أى يكون وكيلاً عادياً يخضع لكل القواعد التى تطبق فى عقد الوكالة ، ويترتب على عقد الأمانة أو الوكالة للسفينة التزامات محددة على كل من المجهز وأمين السفينة أو الوكيل وان للزامات أمين السفينة أو الوكيل هى تسليم البضائع وتحصيل أجره النقل (النولون) ، ووضع نفسه فى خدمة السفينة ، واما أمين الحمولة فهو شخص طبيعى أو معنوي يعمل لحساب الشاحن ويتولى استلام البضائع وفحصها وفرزها والتحقق من سلامتها واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحابها وتوزيعها عليهم فهو وكيل لأصحاب البضائع ولا تتعارض وظيفته مع أمين السفينة (المجهز) .

وغالبا ما يقوم الوكيل الملاحي بهاتين الوظيفتين ، وتقريبا تتماثل وظيفتهما ولكن يضاف إلى التزامات أمين الحمولة المحافظة على حقوق المرسل إليهم فالبنسبة إلى أصحاب البضائع فهو يقوم باستلام البضائع المشحونة في السفينة وفحصها وحراستها والإشراف على نزولها ، وذلك من خلال تكليف طرف آخر ، وهو مقاول عمليات الشحن والتفريغ والنقل وخلافة بموجب تعريف تداول محددة وعمولة محددة أيضا لهذه العمليات ، وهذا بالإضافة إلى العمليات الأخرى التي يقوم بها الوكيل الملاحي من حجز فراغات البضائع والإشراف على عمليات الشحن والتفريغ وأعمال التخليص سواء عن طريقه أو عن طريق الغير ، وكذا أعمال التخزين والتعبئة والتغليف والنشاط السياحي وخلافه . فلهذا ترى التوصيات البحثية المعاصرة بضرورة التطلع نحو مجموعة من الأهداف المستقبلية لخدمة الوكلاء الملاحيين ، وذلك على النحو التالي :

١- ضرورة قيام التوكيلات الملاحية بتولي مهام المتعهد الدولي أو النقل الدولي متعدد الوسائط أو العمل كوكيل لهذا المتعهد وذلك من خلال استغلال الاتصالات بالنقالين مع التتويه إلى انه أصبح من المخاطرة الاعتماد على خدمة واحدة متخصصة ومراعاة الاعتماد على نظم معلومات متطورة ونظم اتصالات حديثة تساعد على سرعة المفاوضات التي تهدف إلى تلبية متطلبات ملاك السفن ومشغلي السفن بالإضافة إلى الشاحنين وأيضا وسائط النقل المختلفة وبذلك تحقق التوكيلات أهدافها لكل نشاط مستحدث .

٢- مساهمة التوكيلات الملاحية في الخدمات المتكاملة في الميناء من توزيع وتخزين ونقل وخلافة بهدف تنوع الأنشطة وتحقيق الأهداف المرغوبة .

٣- إزالة العقوبات البيروقراطية وتغيير اللوائح والقوانين والنظم التي تساعد على تدفق حركة التجارة الدولية وزيادة عمل التوكيلات الملاحية .

٤- ملاحقة الجديد والمستحدث في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتسويق الملاحي الإلكتروني من أجل زيادة جذب المتعاملين مع التوكيلات الملاحية .

٥- الاستغلال الأمثل للموارد البشرية وإعداد برامج تدريب وتعليم طبقا للاحتياجات المطلوبة في نجاح التوكيلات الملاحية وتنمية قدرات الأسلوب التفاوضي مع جذب العملاء المحليين والأجانب .

٦- تعزيز شركات التوكيلات الملاحية القائمة والعمل على إنشاء كتل أو كيانات كبيرة بين التوكيلات الملاحية ذات الإمكانيات العالية لموائمة متطلبات حركة التجارة الدولية^(٢٨) (فريطم ١٩٩٩).

٢.٤ (الركن الرابع) التوفيق:

يقصد بالتوفيق في المجال التجاري والإداري بأنه الطريق الودي لتسوية نزاع يمكن أن يحدث أو قد حدث بالفعل بين الأطراف بسبب ما والتوفيق هو الوصول إلى تحقيق التقريب في وجهات النظر دون أن يمتد دوره إلى اقتراح لحل نزاع ما ، والتوفيق بهذا المعنى يختلف اختلاف كلي عن التحكيم الذي يسعى لتسوية نزاع قائم بين الأطراف ولهذا السبب قد ينشأ في اغلب الوزارات أو المحافظات أو الهيئات العامة وغيرها من الأشخاص الاعتبارية العامة لجنة أو أكثر للتوفيق في المجالات التجارية أو الإدارية التي قد تنشأ بين الجهات وبين العاملين بها أو بينها وبين الأفراد والأشخاص الاعتبارية الخاصة وبالتالي فيمكن القول أن التوفيق يعتبر طريق ودي لتسوية ما بين الأطراف ، ولكنه يختلف عن التحكيم الذي يعتبر كوسيلة قضائية يرتكن إليها لحسم نزاعات بين الأطراف

المتنازعة ، ولهذا السبب يعتبر التوفيق أحد أركان التفاوض ؛ ولذلك فإن ممارسة التوفيق ترتبط بالتفاوض عن طريق التقريب بين وجهات النظر المتباينة ، وتقديم المساعدة ، وتبادل المعلومات والوثائق من أجل الوصول الأطراف إلى نقطة للتقاء تتحقق فيها أمانيتهم ورغباتهم المختلفة أو أن يمتد عمل التوفيق إلى إمكانية اقتراح بعض الحلول على الأطراف والذي قد يسفر بعضها عن شيء يرضيانه دون أن يملك إمكانية الانفراد بتقرير الحل أو فرضه عليهم .

لان الذي يقوم بالتوفيق هو شخص محايد يقتصر عمله على الوصول بالأطراف إلى نقطة التقاء دون أن يمتد لإصدار قرار أو حكم يملى على الطرفين .

لان الموفق لا يقوم بعمل قضائي لهذا فان ما يصدر عنه لا يرقى إلى مرتبة الأحكام أو القرارات الملزمة ، وترتبطا على ذلك لا يمكن لهذا النظام أن يستند ولاية القضاء ، ولذلك فهو على خلاف التحكيم الذي يستند تلك الولاية^(٢٩) (مرسي ٢٠٠٥) .

وسوف تحاول الدراسة توضيح فكرة التوفيق عالمياً من خلال ما وضعته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في الدورة الرابعة والثلاثون عام ٢٠٠١ (تقرير الأمين العام) ، وقد وضع التقرير بعض الجوانب التجارية التي ترتبط بالتوفيق ، وركز التقرير على مصطلح التوفيق التجاري ، ووضحه على أنه يشمل المسائل الناشئة عن جميع العلاقات ذات الطابع التجاري .

كالمعاملات التالية : أية معاملة تجارية لتوريد أو تبادل السلع أو الخدمات ، واتفاق التوزيع التمثيل التجاري أو الوكالة التجارية، والبيع الإيجاري ، وتشييد المنشآت والخدمات الاستشارية، والأعمال الهندسية ومنح الرخص والاستثمار ، والتمويل ، والأعمال المصرفية والتأمين واتفاق

أو امتياز الاستغلال ، والمشاريع المشتركة ، وغيرها من أشكال التعاون التجاري أو الصناعي ، ونقل البضائع أو الركاب بحراً أو جواً أو بالسكك الحديدية أو بالطرق البرية^(٢٠) (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ٢٠٠١) .

ولتوضيح فكرة التوفيق في المجال الاقتصادي البحري سوف تسعى الدراسة لتناول نموذجين يحاول كل نموذج توضيح فكرة التوفيق التجاري في مجال النقل البحري . فالنموذج الأول يركز على التوفيق في إزالة العجز في الكوادر البحرية والمنازعات التي قد تنشأ نتيجة تسكين الوظائف البحرية ، أما النموذج الثاني فسوف يركز على عملية التوفيق في إيجار السفن البحرية باعتبارها عملية اقتصادية متخصصة وذلك على النحو التالي :-

١- التوفيق في مشاكل العجز في الكوادر البحرية:

ومن أبرز النماذج التطبيقية على التوفيق في مجال النقل التجاري البحري ، دراسة قد أجريت عام ١٩٩٥ في جامعة Warwick بإنجلترا كان موضوعها " مشكلة العجز في الكوادر البحرية" وقد أوضحت الدراسة بأن هناك زيادة في عدد البحارة في العالم ، ولكن في المقابل يوجد عجز قدره ١٨ ألف ضابط وريان .

والواقع أن هذا العجز لم يؤدي إلى توقف سير السفن ، ولكنه أدى إلى تطبيق عدد من السفن بأعداد من الضباط أقل من المعدل كما أوضحت تلك الدراسة أنه من المنتظر أن تزداد المشكلة حدة بزيادة السفن في العالم والتي تنمو بنسبة ١,٥ % في السنة وتوصلت نتائج تلك الدراسة إلى احتمال وصول العجز في عدد الضباط البحريين إلى ٤٢ ألف في عام ٢٠٠٥ ، وكان لتلك الدراسة صدى على منظمة BIMCO وقامت بدراسة نتائج هذه الدراسة والاحتمالات الناجمة عن هذه المشكلة ، وكانت

الاحتمالات الأولية أن العوامل الاجتماعية والمادية تعتبر أهم أسباب نقص عدد الضباط البحريين في العالم لأن معظم الضباط يعملون في البحار لفترات أقصر لما كان عليه في المعتاد في الأزمنة السابقة ، وبعدها يهجرون البحر بمجرد أن تتوافر لديهم المكاسب المادية ، وما يكفل لهم العيش على البر مع أسرهم ، وعلاوة على ذلك أن هناك صعوبة تواجه صناعة النقل البحري بشأن القدرة على جذب العدد الكافي من الشباب الذين لديهم التصميم والإرادة للعمل في البحر لأن الجيل الجديد لا يتقهم ولا يقدر مهنة البحار ، ولهذه الأسباب لجأت معظم الشركات الملاحية في العالم إلى البحث عن العمال البحريين من الدول التي تتوافر فيها هؤلاء الشباب الذين لا يجدون فرصا جيدة للعمل في البر .

ولكن على الرغم من جهود محاولة التوفيق بين لوضاع الاحتياج والعجز في الكوادر البحرية قد حدثت تغيرات أساسية في العلاقات بين ملاك السفن والبحارة لأن البحار لا يعتبر بحارا عموما يجرى تشغيله في أي عمل كما كان يحدث في الماضي حيث كانت السفن اقل تخصصا .

أما الآن فقد أصبح على البحار أن يتخصص في العمل في سفن ذات نوعية معينة وتعمل في تجارة معينة حتى وإن كانت سفن صب لذا أصبحت المشكلة هي توفير العدد اللازم من الكفاءات المطلوبة لكل نوع من السفن وفي التجارة البحرية المتخصصة التي تعمل في مجالها تلك السفن ، وبالتالي فقد تبين أنه بعد إلحاق البحارة الجدد بعد تخرجهم من معاهد التدريب وبعد حصولهم على الشهادات التي تؤهلهم للعمل على متن السفن اتضح أنهم ليسوا على درجة الكفاءة المطلوبة بل ويلزمهم فترة خبرة عملية أطول مما كان متوقعا ، وفي المقابل فإن البحارة العاملين حاليا بالسفن من ذوي الخبرة العملية الكافية ليس لديهم شهادات التأهيل المطلوبة طبقا للاتفاقيات الدولية ، علاوة على أن السفن التي يعمل عليها بحارة من دول مختلفة ويشكلون طاقما واحدا من جنسيات متعددة ،

تختلف كفاءاتهم في العمل رغم تساويهم في المؤهل والخبرة العملية نظرا لاختلاف مستوى التدريب في المعاهد التي تخرجوا منها .

ويوضح الربان عبد العزيز أبو قتديل^(٢) نظرا للعرض والطلب في عمليات التوفيق لتشغيل الكوادر البحرية ذوى الكفاءات المطلوبة للعمل في البحر وخاصة الضباط ولجوء معظم الشركات الملاحية إلى توفير احتياجاتها من الدول الأخرى ومثال على ذلك :

الهند التي تعتبر كمصدر للضباط البحريين . فقد وفرت الهند العناصر اللازمة للعمل بالسفن الأجنبية حوالي عشرون عام وبإعداد متزايدة من الضباط ، وذلك حتى بداية ومنتصف الثمانينيات وفي البداية كان هؤلاء الضباط مثل مستوى نظائرها من بلدان أوروبا الشمالية من حيث الدراسات الأساسية والتدريب والشهادات الأهلية وكان ملاك السفن يفضّلونهم بسبب قلة رواتبهم وتكاليف معيشتهم على متن السفن . إلا أن الضغوط التي مارستها المنظمات الدولية المتخصصة في العمالة البحرية من أجل رفع الأجور وتحسين ظروف العمل بتحديد فترات العمل وزيادة الإجازات وقد أدى ارتفاع الأجور وزيادة نسبة الإجازات إلى العمل فترة ٩ شهور مقابل ٣ شهور راحة إلى ٤ شهور عمل مقابل ٤ شهور راحة ، ومع تغيير ظروف العمل لم تعد المهنة مشوقة للهند رغم قصر المدة والرواتب المرتفعة والإجازات الطويلة التي يحصلون عليها .

بل أصبحت تتميز بالمشقة في بعض قطاعات النقل البحري التي استوعبت معظم الهنود .

فقد اقتصر السفر بين مناطق الشحن ومناطق تفريغ البترول ومشتقاته وكذا الحاويات . وأصبح وقت الوقوف في هذه المناطق يزدحم بالعمل الشاق بين كتابة التقارير والتفتيشات التي تقوم بها رقابة دولة الميناء علاوة إلى العمل المهني والفني المرهق والشاق أثناء عمليات الشحن

والتفريغ ، ومن خلال ذلك بدأت الهند الدخول إلى صناعات حديثة في مجالات الاتصالات والإلكترونيات ذات الأجور المرتفعة نسبيا وقد جذبت إليها الشباب الهندي وجعلته عازفا عن الالتحاق بالعمل في البحار .

وهذه العوامل جميعا أدت إلى زيادة تكاليف الضباط والبحارة بصفة عامة ومن ضمنهم الهنود العاملين على متن السفن في العالم ، وقد عاد العجز في الكفاءات العالية المطلوبة، وتوجه ملاك السفن بالبحث عن البدائل الأرخص وعاد الوضع إلى ما كان عليه في بادئ الأمر مرة أخرى ، ويرى الريبان عبد العزيز أبو قتديل انه مع تنفيذ المعاهدات الدولية وبخاصة الاتفاقية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب وأعمال النوبة للملاحين (STCW 95) بدأ ملاك السفن يغالون في طلباتهم ماداموا يدفعون رواتب أكثر مما سبق فيشترطون مثلا أن يكون الضابط الأول في السفن الناقلات الكبيرة حاصلا على شهادة ربان أعالي البحار وان يكون لديه خبرة خمس سنوات على الأقل كضابط أول في سفن اصغر كما صاروا يطلبون شهادات خبرة بالعمل على نوع معين من السفن كسفن السيارات أو الحاويات أو التلجعات ويشترطون بالنسبة للمهندسين البحريين شهادات خبرة بالعمل على نوع معين

من الماكينات فكانت لهذه المغالاة وهذا التدقيق في قبول الضباط والمهندسين من قبل ملاك السفن أثره في التقليل من فرص العمل وكبح طموح طالبيه .

ويشير الريبان عبد العزيز أبو قتديل أن هذه التوفيقات جميعا أدت أن دول أوروبا الشرقية بدأت في تدريب الكوادر البحرية وإصدار الشهادات الأهلية للكفاءات بعد أن تخلصت من هيمنة الحكومات على هذه التخصصات وأصبحت دول شرق أوروبا مصدر للكوادر البحرية وبدأت الصين تصبح مصدرا ناميا للكوادر البحرية حيث توفير التدريب الأساسي

الجيد بها ومما يساعد ذلك على توفير البحارة الصينيين للعمل على السفن نظرا إلى وفرة أعدادهم وقلة تكاليفهم وفي المقابل نجد أن الفلبينيين أصبحوا أيضا أكبر وأهم عنصر في تشكيل أطقم السفن في العالم ولكنهم ليس لديهم القدرة على التقدم في المهنة والارتقاء في الرواتب وذلك لعدم كفاءة التدريب الأساسي وضعف مساعدات التدريب العملي في بلادهم فالقليل منهم يصلون إلى رتبة ربان أو مهندس أول وهذه القلة تعمل على سفن معينة ولا تستطيع العمل على كل أنواع السفن^(٣١) (قتديل ١٩٩٩) .

بد التوفيق في عمليات تأجير السفن:

يعتبر التوفيق التجاري في إيجار السفن من النماذج التي يمكن أن توضح دور التوفيق في مجال النقل التجاري البحري المرتبط بتحقيق عقد معين باعتباره مرحلة تفاوض أولية ، وتختلف هذه المرحلة عن مرحلة التحكم في تسوية المنازعات لان التحكم في العقود للبحرية يعتبر مرحلة ثانية بعد التوفيق الذي تم في إنجاز العقد وسوف تحاول الدراسة تناول نموذج المشاركة الزمنية كنوع من أنواع التوفيق في إيجار السفن وذلك على النحو التالي:

المشاركة الزمنية Time Charter : حيث يكون أمام الإدارة التجارية في الشركات الملاحية لتشغيل واستغلال سفنها البدائل التالية لتحقيق هذا النوع من أنواع إيجار السفن :

١-التأجير لرحلة واحدة أو عدة رحلات (voyage Charter) : حيث يتم التوفيق بين المالك والمستأجر لشحن السفينة من ميناء محدد وتفرغ البضائع في ميناء آخر نظير دفع أجره النقل (freight) على أن يقوم المستأجر بالشحن والتفريغ في وقت محدد (laytime) .

٢-تأجير السفينة غير المجهزة (Bare Boat) : حيث يقوم المالك بتسليم السفينة إلى المستأجر بدون أفراد حيث يطلق عليها (سفينة غير مجهزة) ويقوم المستأجر بتجهيز السفينة ، وتكون له الإدارة الفنية والإدارة التجارية نظير دفع القيمة الايجارية (hire) في الغالب تمتد فترة الإيجار لسنوات طويلة .

٣- التأجير الزمني (time Charter) : مشارطه الإيجار الأزمني عبارة عن عقد أو اتفاق بين المالك والمستأجر لتأجير سفينة معينة لفترة زمنية نظير دفع القيمة الايجارية (hire) ، ويتم الاتفاق على الفترة الزمنية ونطاق الحدود التجارية للمستأجر ، والتي يمكن أن تتراوح فترة الإيجار من أيام إلى عدة سنوات حسب اتفاق للطرفين ويختلف هذا النوع من الإيجار عن أي نوع آخر حيث تكون الإدارة التجارية للمستأجر وتشمل اختيار الرحلة والبضائع أما الإدارة الفنية للمالك حيث تقوم بتطبيق السفينة والصيانة والإشراف على البضائع وصلاحية السفينة للملاحة ونتيجة لهذا التوزيع في المسؤولية والالتزامات بين المالك والمستأجر يكون الربان مسؤولا بينما مسؤولا بين المالك فيما يختص بالإدارة الفنية ويكون مسؤولا وممثلا للمستأجر فيما يختص بالإدارة التجارية لذلك على الربان أن يضع في اعتباره تلبية احتياجات وتنفيذ تعليمات كلا من الطرفين على اكمل وجه حسب ما جاء في العقد والبنود الإضافية

٤-التزامات المالك (الإدارة الفنية) : وتختصر هذه الالتزامات في تعيين ودفع مرتبات الطاقم ونفقات الطعام وقسط التامين ، وصلاحية السفينة للملاحة ، وجميع ما تحتاجه مخازن السطح والآلات والإشراف على الشحن والتفريغ والصيانة .

٥-التزامات المستأجر (الإدارة التجارية) : دفع القيمة الايجارية (hire) في ميعاد استحقاقها ، ودفع تكاليف الوقود ، ورسوم المواني والمرشد

والمرور في القنوات ولنشات القطر ، والرسوم القنصلية (فيما عدا التي تخص الطاقم) ، وتكاليف الشحن والتفريغ وتربيط البضائع ، والمستأجر في هذا النوع من الإيجار الزمني من الممكن أن يكون شركة ملاحية ترغب في زيادة أسطولها بدون الرغبة في شراء سفن جديدة من أجل تلبية الزيادة في نقل البضائع أو أن يكون هناك مستورد أو مصدر له احتياجات نقل مستمرة ومن الأفضل له اقتصادياً أن يستأجر سفينة تأجير زمني ، وأحياناً وكيل البضائع (freight Forwarder) قد يلتجأ إلى هذا النوع من الإيجار لتلبية احتياجات العملاء الخاصة بالنقل والحصول على ربح إضافي عن طريق تحصيل النولون لصالحه في هذه الحالة لأنه يعتبر الناقل بالنسبة لعملائه .

وبالتالي فإيجار السفينة بالمشاركة الزمنية كنموذج يعتبر نوع من أنواع التوفيق التجاري البحري المرتبط بالتفاوض وذلك من خلال التوفيق ، ولكن الأسلوب الأكثر شيوعاً هو التأجير الزمني ، والذي يتم الاتفاق على الحدود التي يتم الإبحار فيها ، وكذلك مكان تسليم السفينة إلى المستأجر (delivery) وميناء أو مكان إعادة تسليم السفينة إلى المالك بعد انتهاء العقد ، ويمكن أن يتضمن عقد الإيجار الزمني اتفاق خاص بين الطرفين المالك والمستأجر على أنه يمكن امتداد العقد عند الرغبة في ذلك لفترة محددة على أن يوضح هذا الاتفاق متى يستوجب إخطار المالك بالرغبة في امتداد العقد واستخدام هذا الاختيار ، وعند الإيجار الزمني لسفينة يجب أن تكون السفينة دائماً مطابقة للعقد والاتفاق بين الطرفين من حيث الحمولة الوزنية والسرعة واستهلاك الوقود والشروط الأخرى المتفق عليها الطرفين

وعلى سبيل المثال : بالنسبة للناقلات يتم الاتفاق على سعة المضخات وبالنسبة للسفن الثلجة يجب أن تستوفى السفينة متطلبات خاصة بالنسبة

لسعة التبريد بالإضافة إلى السفينة التي يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة من كافة الأوجه طوال فترة الإيجار ، وفي هذا النوع من الإيجار يجب تسليم السفينة إلى المستأجر بحيث لا يتعدى ميعاد التسليم تاريخ محدد ، حيث أن أي تأخير عن هذا التاريخ يعطى الحق للمستأجر أن يلغى العقد في بعض الأحيان يمكنه مطالبة المالك بتعويض . أما بعد انتهاء فترة الإيجار يجب على المستأجر إعادة تسليم السفينة في المكان المتفق عليه ، وفي معظم الأحيان يكون من الصعب على المستأجر عند اقتراب ميعاد نهاية العقد أن يلتزم بميعاد التسليم في يوم محدد من أجل ذلك يتضمن عقود الإيجار بنود خاصة بإمكانية استخدام المستأجر للسفينة فترة إضافية معقولة ، لو تسليم السفينة قبل ميعاد انتهاء العقد بفترة معقولة يتم الاتفاق عليها^(٣٢) (بازينة ٢٠٠٢) .

ويوضح الدكتور ربهان مدحت خلوصي أن عملية التأجير تقوم على موافقة البضائع وكذلك تحقيق مصالح المستأجر بما يعود على الطرفين بالرضاء والاقتناع من وجهة نظر ملاك السفن في السوق المرتفع يستخدم ملاك السفينة سلسلة من المشاركات بالرحلة أما في حالة ركود السوق يستخدم ملاك السفينة المشاركة الزمنية والعكس بالنسبة للمستأجر وهنا يظهر دور التوفيق في فهم وتقدير التوقعات المستقبلية للسوق الملاحي^(٣٣) (خلوصي ٢٠٠٦) .

٤ (الركن الخامس) التحقيق:

يرتبط التحقيق بنوعين أساسيين هما:

— النوع الأول _ نقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة .

أما _ النوع الثاني _ ويرتبط بدراسات الجدوى للمشروعات المختلفة .

وسوف نشير الدراسة بنبذة مختصرة لكل من النوعين .

نقصي الحقائق " عبارة عن جهود مبذولة تسعى لنقصي، أو معرفة الحقيقة لموضوع ما " .

لـ نقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة:

أن عمليات نقصي الحقائق لها أبعاد متخصصة أمنية وسياسية واقتصادية واجتماعية وغيرها من الأبعاد المتخصصة ، ولهذا السبب فإن التحقيق المرتبط بنقصي الحقيقة لا يرتبط بهياكل إدارية متشابهة المهام ولكن القائم بعملية التحقيق لنقصي الحقيقة مهما كان تخصصه فهو يقوم بعمليات تفاوضية تهدف إلى الوصول للمعرفة . بمعنى أن المحقق التفاوضي في عمليات نقصي الحقيقة يجب أن يضع مجموعة عامة من التساؤلات مثل : ماذا نريد أن نعرف ؟ _ أين نحن من ذلك المعرفة ؟ _ ما هي المصادر التي سوف تساعد على التوصل للمعرفة ؟ _ ما هي البدائل للمصادر التي تم تحديدها ؟

وبالتالي فتحقيق نقصي الحقيقة هو عبارة عن وضع أهداف سريعة التنفيذ حسب الموقف الاستقصائي وتكون قابلة للتنفيذ مع وضع رؤية واضحة عن الموقف الراهن مع تحديد الخطوط الفعالة التي تساعد على التحقيق وكيفية التعامل مع التوقيت الزمني ، وتحديد الأولويات ومراجعة المعلومات التفاعلية التي تم التوصل إليها من خلال الآخرين والتي يمكن أن تؤدي إلى الوصول للحقيقة ، وذلك من خلال التنظيم والدقة والمتابعة لتحقيق ما تصبوا إليه عملية نقصي الحقيقة .

وهذه الأمور جميعا تتطلب من المحقق أن يكون مرتبطا بخطة تفاوضية مع الآخرين ، ويكون لديه دراية ومعلومات عن مجال تخصص العملية الاستقصائية لأن محتويات الخطة وأهدافها تسهل عملية التحقيق وذلك من أجل التوصل إلى الحقيقة بنجاح دون عقبات على عكس المحقق غير المتخصص والذي يحاول وضع أهداف تسبب مشكلات في تنفيذ الخطة ،

وبالتالي فالهدف العام للخطة هو الغاية المراد التحقق منها والتي تؤدي إلى نتائج إيجابية في النهاية ؛ وهذه الغاية تتطلب مواصفات لتحقيق أهداف الخطة هي : أن تكون الأهداف واضحة وقابلة للتنفيذ ، وأن تركز على مجموعة من التساؤلات مثل : من الفئة المستهدفة ؟

_ أين مكان حدوث المشكلة المراد تقصى الحقيقة عنها ؟ _ متى حدثت المشكلة ؟ _ كم عدد المتأثرين بالمشكلة ؟ وللإجابة عن هذه التساؤلات يستلزم ذلك نوعيات مختلفة من المشاركة ، ويتطلب أيضا تحديد نوعية المشاركة أن كانت شعبية أو مشاركة متخصصة في مجالات معينة .

ولتنفيذ هذه الأمور السابقة يجب أن ترتبط بخطة عمل واضحة المعالم لأنها بمثابة جملة التدابير التي يتم الاتفاق عليها من أجل تحقيق وتحقيق عملية تقصى الحقيقة ، ويستلزم ذلك مجموعة من الخطوات هي :

تحديد الهدف وفريق العمل ، القيادة ، وقت التنفيذ والانهاء أن أمكن ، تحديد المؤشرات الإيجابية أو السلبية في التنفيذ ووضع الملاحظات .

وهذه الخطوات السابقة ما هي إلا مجموعة من النشاطات المرتبطة بالتحقيق من أجل تقصى الحقيقة لأن النشاط في حد ذاته عبارة عن فعل معين أو مجموعة من الأفعال ترتبط بمدخل معين أو مجموعة من المدخلات سوف يتم تنفيذها للوصول إلى الأهداف الموضوعية من خلال الموضوعية وعدم إعطاء الموقف عن تقصى الحقيقة حجم أكبر من حجمه ، مع التنسيق المتكامل ، والمشاركة الفعالة^(٣١) (جرجس ٢٠٠٢) .

وسوف نتناول الدراسة نموذج عن التحقيق البحري المرتبط بالحوادث البحرية ، وهو يعتبر نموذج عملي يتبع من المحققين البحريين في إظهار حقيقة الحادث ، وسوف تحاول الدراسة تناول هذا النموذج على النحو التالي :

١. التحليل في الحوادث البحرية:

تتعدد أنواع الحوادث البحرية مثل : التصادم ، الغرق ، حريق والشحط ، أو فقد السفينة ، ويمكن إضافة التلوث البحري ، وأيضا الآثار الضارة المترتبة على الدفع النووي ، وتختلف المعلومات المطلوبة للتحقيق طبقا لنوع كل حادث بحري^(٣٥) (انظر الملاحق : الملحق (٤-٢) .

ويمكن دمج هذه المعلومات على النحو التالي :

_ نوع الحادث (الغرق أو الفقد) : المعلومات المطلوبة : الظروف الجو مائية ، تصميم السفينة ومدى مقاومة للبدن للغرق ، حالة المعدات الفنية لوسائل السحب ، إجراءات الطاقم لضمان طفو السفينة .

_ نوع الحادث (الاحتراق أو الانفجار): المعلومات المطلوبة: نوع الحمولة ، وسائل الإنذار عن الحريق وارتفاع درجات الحرارة إجراءات الطاقم لمنع الحريق واكتشافه .

_ نوع الحادث (التصادم) : المعلومات المطلوبة : الظروف الجوية صلاحية معدات توجيه السفينة ، المعدات الأساسية والاحتياطية للعاملة لتوجيه السفينة ، أوامر الربان أو ضابط التوبة لتوجيه السفينة ومدى تنفيذها ، وسائل الرؤية الفنية ، وتطبيق الملاحين للقواعد الدولية لمنع التصادم .

_ نوع الحادث (الشحط) : المعلومات المطلوبة : الظروف الجوية مدى صلاحية معدات ملاح السفينة الإجراءات التي اتخذها الطاقم لتأمين ملاح السفينة ، مدى إلمام الطاقم للمعلومات عن المنطقة الخرائط البحرية المستخدمة وتاريخ تصحيحها .

٢- إجراءات التحقيق في الحوادث البحرية

أ- التأكد من أسلوب تنفيذ احتياطات الأمان الآتية لتلافى وقوع أي نوع من أنواع الحوادث البحرية :

_ تصميم السفينة.

_ اختيار الطاقم المؤهل ومدرب.

_ تنفيذ تعليمات التخزين للحمولة.

_ وجود أجهزة مراقبة جوية ومسطحية جيدة.

_ وجود وسائل تحديد الموقع ذا دقة مقبولة .

بدالتأكد من الإجراءات التي اتخذت أثناء وقوع الحادث البحري لتلافية :

- تصرفات الربان أو ضباط النوبة بالأسلوب الصحيح في الوقت المناسب.

_ تنفيذ الطاقم لواجباته بالأسلوب الصحيح.

ج- الإجراءات التي اتخذت بعد الحادث لتحقيق سلامة الأرواح والسفينة :

- تنفيذ إجراءات مكافحة الحريق وحصر العطب.

- اتخاذ إجراءات تقليل الخسائر لأقل حد ممكن.

يتم التحقيق في الحوادث البحرية بغرض الوقوف على الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث للخروج بالدروس المستفادة والتوصيات إلى الربانة وملاكها وشركات التأمين ، وكذا لتحديد الجهة التي ستقوم بدفع قيمة التعويض أو تحمل المسؤولية الجنائية أو نقل السفينة من تصنيف إلى آخر ، وتتخذ الإجراءات القانونية للتحقيق في الحادث طبقاً للآتي:-

نوع السفينة ، مكان الحادث (في البحر أو الميناء) تحديد الأضرار الناجمة عن الحادث (مسؤولية تأديبية أو مسؤولية مدنية من حيث أن السفينة في القانون مال متحرك) وتحديد الخسائر من حيث الإصابات في بدن السفينة أو الماكينات أو خسائر في البدن والبضاعة ، مع تحديد المسؤولية الجنائية إصابة وفاه تعمد أحداث ضرر .

ويمكن للدراسة أن تتناول على سبيل المثال : أسلوب التحقيق في جمهورية مصر العربية للحوادث البحرية المرتبطة بالنقل البحري : يبدأ التحقيق في ج.م.ع بإصدار أمر من رئيس هيئة السلامة البحرية بتشكيل لجنة للتحقيق بناء على إخطار من الشركة المالكة للسفينة من أجل إجراء التفيش للتعرف عن أسباب الحادث البحري ويتم بناء على ذلك تكوين لجنة للتحقيق تتكون من : رئيس اللجنة بحري وعدد عضوين إحداهما قانوني والآخر هندسي ومن نتائج لجنة التحقيق يتم إخطار النيابة من حيث المسؤولية المدنية أو الجنائية .

وبعد الموقف حادثة بحرية عند قيام الريان بالتسجيل في الدفتر الرسمي عن الحادث ويوضح فيه آلائي : (مكان الحادث ، وقت الحادث ، والمختصر عن الحادث ، والأسباب ، وما ترتب عليه والإجراءات التي اتخذت) ثم يقوم الريان بأخطار السلطات البحرية بالدولة ثم يتم إخطار كل من التأمين ، انتداب خبير بحري وكيل عن المالك وتقوم هذه الهيئات بكتابة تقرير عن الحادث ويتم التعويض من شركات التأمين بنسبة ٧٥% واما ٢٥% يتحملها نادى الحماية والتعويض ، وهذه التعويضات تدفع عن طريق اتفاق ودي بين محامى الشركة المالكة أو ملاك السفن أو يرفع الأمر إلى التحكيم البحري وإذا لم يقبل قرار التحكيم يرفع أمام محكمة ، ولكن أكثر من ٩٠% من الحوادث البحرية يحل بواسطة الطرق الودية دون تدخل القضاء الرسمي في الدولة.

ويحتاج التحقيق في الحوادث البحرية مهارة وخبرة من المحققين من أجل استنتاج الحقيقة والوصول إلى أسباب الحوادث البحرية معتمدين على المعاينة للحادث والاستجابات ووثائق التسجيل بالسفينة مثل :

دفتر الحوادث الرسمي لكبير الضباط ، ودفتر الحوادث الرسمي لكبير المهندسين ، ودفتر حوادث السفينة ، شهادة هيئة الإشراف والخرائط

البحرية ، شهادة صلاحية الإبحار شهادة السلامة الدولية ، ومعدات السلامة ، شهادة الحمولة وشهادة المسافرين ، وشهادة اللاسلكي وغيرها من الشهادات والوثائق المتخصصة^(٣٦) (الهرميل ١٩٨٧) .

ويوضح الدكتور مدحت خلوصي^(٣٧) بأنه إذا ارتكب ربان السفينة أو أفراد الطاقم خطأ فنياً تشكل لجان تحقيق فنية قانونية تختص بمباشرة إجراء التحقيق في الحادث البحري وتحديد أوجه المسؤولية التأديبية وفقاً للقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ المواد (٦،٧) وتتطلب إجراءات التحقيق اتخاذ بعض الإجراءات مثل :

الاطلاع على دفاتر السفينة Logs وتشمل الاطلاع على دفتر حوادث السفينة الرسمي official Log Book ودفتر أحوال السطح Deck Record Book ، وسجل ماكينات السفينة Engine Log ، وسجل الزيوت Oil Record Book والشهادات التي تفيد صلاحية السفينة للملاحة وتشمل ترخيص الملاحة Navigation Permit وكذلك الأوامر المستكملة لشركة الملاحة Standard Orders ودفتر الأوامر الليلي Night orders .

ويستم استخلاص البيانات اللازمة للتحقيق ، وتشمل استخلاص حالة واقع السفينة وقت الحادث مثل (اتجاه السفينة وخط سيرها الحقيقي والبوصلي وسرعة السفينة وعدد لفات الماكينات وأوامر التلغراف ووضع الدفة عند وقوع الحادث هذا بالإضافة إلى بيانات تثبيت واقع الطقس وقت الحادث وتشمل سرعة الرياح واتجاهها والتيارات المائية وأحوال الطقس والبحر وارتفاع الأمواج ودرجة الحرارة والرطوبة وهناك بيانات أخرى عن موقع السفينة وغطاس السفينة وهذه البيانات لها أهمية في حالات جنوح السفينة مثل:

(غاطس المقدم والمؤخر ومقاييس الصهاريج وهل هي ممثلة تماما أم لا والحمله ، والحمله على السطح وتأثيرها على اتزان السفينة).

كما أن هناك بيانات أخرى مرتبطة بالأجهزة الملاحية مثل :

(الرادار وأجهزة قياس العمق ، والجايرو ، والأتوار الملاحية وأجهزة الإنذار بالحريق ، وأجهزة اكتشاف الحريق ، كما أن هناك بيانات مرتبطة بالبضائع مثل (نوع البضائع المشحونة ، وطريقة التثبيت ، وكمية البضائع داخل المخازن أو على السطح)^(٣٧) (خلوصى ٢٠٠١).

يد _ دراسات الجدوى في النقل البحري:

أن مصطلح التحقيق من خلال المنظور الاقتصادي يعتبر من الأركان الأساسية للتفاوض العام لأن عمليات التفاوض المرتبطة بدراسات الجدوى الاقتصادية تتم من خلال التحقيق لأنه يعتبر بمثابة الإطار الشامل لمراحل الاستقصاء وسوف نعرض التحقيق الاقتصادي المرتبط بدراسات الجدوى الاقتصادية وتطبيقاتها على مجال النقل البحري على النحو التالي :

يتميز قطاع النقل البحري بخصائص قد تكون مختلفة عن باقي الأنشطة الاقتصادية العالمية نظرا لظروف التشغيل السائدة الخاصة بهذه الصناعة ، لان هذا المجال الاقتصادي المتخصص يرتبط بعالمية السوق التي تتوقف على طبيعة البحار المفتوحة لخدمات النقل البحري العالمية ، والمعاهدات الدولية التي تساعد على تشغيل أساطيل النقل البحري والنقل الدولي متعدد الوسائط ودور منظمات الأمم المتحدة في أنشطة النقل البحري ، وأيضا يرتبط بالاستثمارات الضخمة والتي تتميز في مجال النقل البحري بالكثافة الرأسمالية .

ويوضح الدكتور محمد شفيق ميرا^(٣٨) بان تسويق خدمات النقل البحري " بأنها عملية اجتماعية لأنها تهدف إلى إشباع حاجات ورغبات الشاحنين

من الأفراد والجماعات في الحصول على السلعة في المكان والزمان وبالتالي فهي تعتبر نشاط إداري لأنه يرتبط بالنقل عن طريق السفن ويقوم باستغلال جميع الموارد المتاحة من سفن وإفراد ومعدات مخصصة لخدمة النقل البحري من أجل تحقيق هذه العملية الاجتماعية^(٣٨) (ميرا ٢٠٠٢) .

ويرى المتخصصون في مجال خدمات النقل التجاري البحري لابد أن يكون هناك دراسات جدوى من قبل الشركات الملاحية التي سوف تقدم تلك الخدمات ، وسوف تحاول الدراسة أن نتناول نموذج من أهم عناصر دراسات الجدوى والتي تقوم بها الشركات الملاحية قبل تقديم الخدمات التسويقية المرتبطة بها ، وذلك على النحو التالي :

عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بتشغيل السفن:

- ١- حصر سفن الشركة الملاحية من حيث الاستخدام والمواصفات والخصائص .
- ٢- حصر التعليمات الفنية لتشغيل أجهزة الملاحة ومعدات السطح.
- ٣- إعداد السجلات الخاصة بتشغيل السفينة .
- ٤- وضع واجبات ومسؤوليات القائمين بالتشغيل.
- ٥- دراسة وضع مخطط التشغيل السنوي ومتطلبات التشغيل الاقتصادي للوحدات تبعاً للخطوط الملاحية.
- ٦- دراسة ووضع مخطط تشغيل كل رحلة لكل سفينة .
- ٧- وضع مشروع الموازنة السنوية لتشغيل الوحدات .
- ٨- تصحيح أنشطة التشغيل بناء على التقييم .
- ٩- متابعة وتطوير منظومة التشغيل .

__ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بالبضائع على متن السفن:

- ١- تجميع وحصر المعلومات والشروط والبيانات الخاصة بالبضائع التي يتم ربطها لتتقل بسفن الشركة.
- ٢- وضع مخطط الرحلة لنقل البضائع لكل سفينة .
- ٣- حصر وإعداد المستندات والكشوف والسجلات الخاصة بنقل البضائع .
- ٤- وضع واجبات ومسؤوليات القائمين على تنفيذ مخطط نقل البضائع.
- ٥- تقييم دراسة وتحليل نتائج تنفيذ مخطط نقل البضائع واتخاذ الإجراءات والتعديلات اللازمة.

__ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بسلامة السفن:

- ١- دراسة وتصنيف مستويات صيانة وإصلاح معدات السطح وأجهزة الملاحة والاتصالات والبدن والعنابر والإنشاءات العليا ودراسة تطوير المعدات والمواد المستخدمة في الصيانة .
- ٢- تحديد نوعية ومواصفات المعدات والأجهزة والمستلزمات المستخدمة لتأمين سلامة السفن
- ٣- حصر متطلبات الاتفاقيات الدولية والشروط التي تضعها السلطات الوطنية وهيئات التصنيف لتأمين السلامة ومتابعة كل ما يجد من التعديلات .

__ عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بالتصرف في المواقف الطارئة بالسفن:

- ١- دراسة وتحديد أهم المواقف الطارئة التي قد تتعرض لها سفن الشركة .
- ٢- وضع التعليمات المستديمة الواضحة التي تحدد كيفية مواجهة التصرف في المواقف الطارئة.

٣- وضع القرارات اللازمة والدروس المستفادة وتعديلات المخططات المختلفة نتيجة الموقف الطارئ .

عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بالبحث والتطوير ورفع كفاءة الأفراد في الشركة الملاحية:

١- دراسة احتياجات الأفراد من للتدريب والتأهيل في ضوء أهداف الشركة والمتطلبات الوطنية والدولية لرفع مستويات الأداء بالنسبة للعاملين بالبحر وعلى السفن .

٢- وضع متطلبات التدريب والتأهيل لمختلف الأنشطة داخل الشركة الملاحية وحصر المتدربين.

٣- تحديد الجهات الداخلية والخارجية المنفذة لمخططات التدريب والأسلوب والإجراءات اللازمة .

٤- تحديد الاحتياجات اللازمة لتنفيذ مخطط التدريب ، ووضع مشروع الموازنة السنوية لتنفيذ مخطط التدريب بما يتناسب مع الاعتمادات المالية المخصصة للتدريب .

عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بقطع الغيار والوقود والزيوت والشحومات للسفن:

١- دراسة احتياجات الوحدات من قطع الغيار وفي ضوء توصيات هيئات التصنيف ومخططات التشغيل والمعاينة والفحص والصيانة والإصلاح .

٢- وضع أسلوب ونماذج استلام توفير واستلام وتخزين وتداول واستعراض قطع الغيار .

٣- وضع واجبات ومسؤوليات القائمين بالتعامل مع قطع الغيار .

٤- وضع مخطط توفير قطع الغيار بما يتوافق مع مخططات التشغيل والمعاينة والفحص والصيانة .

- ٥- وضع مشروع الموازنة السنوية اللازمة لمخطط توفير قطع الغيار .
- ٦- إجراء التعديلات نتيجة التوصيات على المخطط والمخططات الأخرى
- ٧- وتجميع المعلومات الخاصة بنوعيات ومعدلات استهلاك الوقود والزيوت والشحومات اللازمة لتشغيل وصيانة معدات الشركة .
- ٨- وضع أسلوب وتداول واستعراض الوقود والزيوت والشحومات لسفن الشركة .

- ٩- وضع مخططات تموين سفن الشركة بالوقود والزيوت والشحومات بما يتفق مع مخططات التشغيل والصيانة والإصلاح والمعاينة .
- ١٠- وضع مشروع الموازنة السنوية اللازمة لمخطط تموين الوقود والزيوت والشحومات^(٣١) (الشواربي، عطية ١٩٩٩).

وبعد أن انتهينا من عرض النوعين الأساسيين للتحقيق وهما : تحقيق نقصى الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة ، وتحقيق دراسات الجدوى للمشروعات المختلفة ،

وبذلك فقد تناولنا الأركان الأساسية الخمسة للتفاوض العام وسوف نعرض فيما يلي الركن المساعد والأخير وهو (التسوية القضائية) من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض ، وذلك على النحو التالي :

٤- (الركن المساعد) _ التسوية القضائية:

يقصد بالتسوية القضائية في مجال التفاوض أي الأداة للمساعدة التي تكمل عمل بعض الأركان الخمسة الأساسية للتفاوض العام من الهيكلية المقترحة .

وبالتالي فمصطلح التسوية القضائية في مضمونه يختلف عن مصطلح السلطة القضائية التي تعد سلطة من سلطات الدولة التي ترتبط بالمستوى الوطني ، ولكن على المستوى الإقليمي والعالمي لا يطلق عليها مصطلح

السلطة القضائية ، وإنما يطلق عليها مصطلح الأداة القضائية ، ويرجع ذلك أن لكل دولة دستور خاص بها يتحدد من خلاله السلطات الشرعية التي تمارس وظائفها من خلال السيادة الوطنية والقوانين التي يتم تشريعها ، وبالتالي فالدساتير والقوانين تختلف من دولة إلى أخرى ، ولهذا السبب فإن مصطلح السلطة القضائية يعتبر مصطلح ذي دلالة سيادية لأنه يرتبط بسيادة الدولة .

ولكن على المستوى الدولي لا يستخدم مصطلح السلطة القضائية والنموذج التطبيقي على ذلك هو نموذج محكمة العدل الدولية فقد أشارت المادة (١) من النظام الأساسي " أن محكمة العدل الدولية التي ينشئها ميثاق " الأمم المتحدة " هي بمثابة الأداة القضائية الرئيسية للهيئة .

وبالتالي فقد حدد النظام الأساسي للمحكمة إنها بمثابة أداة وليست سلطة ، ويرجع ذلك أن الأمم المتحدة وضحت هذا صراحة في المنشورات المعلنة عن كيف تعمل الأمم المتحدة ، ووضحت في هذه المنشورات أن أعضاء الأمم المتحدة بلدان ذات سيادة . والأمم المتحدة ليست حكومة عالمية ، وهي لا تضع قوانين . ولكنها توفر سبل المساعدة على حل النزاعات الدولية وصياغة السياسات المتعلقة بالمسائل التي تتعلق بكل الدول الأعضاء - كبيرها وصغيرها ، أغناها وأفقرها ، وذلك بما لها من آراء سياسية ونظم اجتماعية متباينة .

وحيث أن النقل البحري يعتبر مجالا من المجالات الاقتصادية المتخصصة فقد أشارت المادة (٢٦) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية " بأنه يجوز للمحكمة أن تشكل من وقت لآخر دائرة أو أكثر تؤلف كل منها من ثلاثة قضاة أو أكثر على حسب ما تقرره ، وذلك للنظر في أنواع خاصة من القضايا ، كقضايا العمل والقضايا المتعلقة بالترانزيت والمواصلات^(٤٠) (الأمم المتحدة ٢٠٠٢) .

وبالتالي فهناك سؤالين يجب أن يطرحا بخصوص موضوع التسوية القضائية وعلاقتها بالتفاوض وهما : هل تعتبر السلطة القضائية في الدولة أداة مساعدة لتحقيق أهداف الأركان الأساسية للتفاوض ؟ وهل تستطيع الأداة القضائية الدولية أهداف الأركان الأساسية للتفاوض على المستوى العالمي ؟

والإجابة على هاتين السؤالين يجب أن تكون ذات ارتباط بالمجالات الاقتصادية المتخصصة لأن موضوع الدراسة يركز على مجال متخصص من هذه المجالات وذلك على النحو التالي :-

الإجابة على السؤال الأول : باعتبار أن السلطة القضائية هي بمثابة مصطلح مرتبط بالمستوى الوطني وإن الأركان الأساسية للتفاوض العام قد ترتبط في طبيعتها ممارستها العملية بالسلطة القضائية فيمكن للدراسة أن توضح نموذجين من الأركان الأساسية للتفاوض العام مثل : التحكيم والوسيط . فبالنسبة للتحكيم يتضح أن السلطة القضائية لها دور في إنهاء العملية التحكيمية .

وسوف نوضح الدراسة هذا الدور من خلال الاسترشاد برأي الدكتور " إبراهيم نجيب " حينما أشار أن قانون جمهورية مصر العربية رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤ بإصدار قانون في شأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية قد اظهر بأنه بقرار من السلطة التشريعية التي تمارس عملها من خلال المحكمة المختصة بأن يصدر قرار من هذه المحكمة ببناء على طلب أحد أطراف الخصومة التحكيمية ويكون ذلك عندما يتعذر على المحكم أداء مهمته أو إذا انقطع عن أدائها بما يؤدي إلى تأخير لا مبرر له في إجراءات التحكيم ولا يستطيع أطراف الخصومة الاتفاق على عزل هذا المحكم فيحق عندئذ لأي طرف أن يطلب من المحكمة المختصة إنهاء مهمة التحكيم بما يؤدي إلى انقضاء هذه الخصومة .

ولإن جاز تجديدها ويوضح أيضا الدكتور " إبراهيم نجيب " انه إذا لم يصدر المحكم حكمة خلال الميعاد المحدد للتحكيم فإنه يجوز لأي طرف في الخصومة أن يطلب من رئيس المحكمة المختصة أن يصدر أمر بتحديد ميعاد إضافي أو إنهاء إجراءات التحكيم وفي حالة الأمر بإنهاء إجراءات التحكيم فإن كافة آثار اتفاق التحكيم تزول ، وبحق بعدئذ لأي طرف أن يرفع دعواه أمام المحكمة المختصة أصلا بنظر هذه الدعوى^(١١) (سعد - ٢٠٠٢).

أما الدكتور " فتحي والي فيشير " أن السلطة القضائية في نموذج قانون التحكيم المصري لها دور في بطلان حكم التحكيم ويوضح ذلك بقوله " أن المادة (١/٥٣) من قانون التحكيم المصري قد وضحت دعوى بطلان أحكام المحكمين في الأحوال التالية :

_ الحالة الأولى _ إذا لم يوجد اتفاق تحكيم أو كان هذا الاتفاق باطلا أو قابلا للإبطال أو سقط بانتهاء مدته .

_ الحالة الثانية _ إذا كان أحد طرفي اتفاق التحكيم وقت إبرامه فاقد الأهلية أو ناقصها .

_ الحالة الثالثة _ إذا تعذر على أحد طرفي التحكيم تقديم دفاعه بسبب عدم إعلانه إعلانا صحيحا بتعين محكم أو بإجراءات التحكيم أو لأي سبب آخر خارج عن إرادته .

_ الحالة الرابعة _ إذا استبعد حكم التحكيم تطبيق القانون الذي اتفق الأطراف على تطبيقه على موضوع النزاع .

_ الحالة الخامسة _ إذا تم تشكيل هيئة التحكيم أو تعيين المحكمين على وجه مخالف للقانون أو لاتفاق الطرفين .

ـ الحالة السادسةـ إذا وقع بطلان في حكم التحكيم ، أو كانت إجراءات التحكيم باطلة بطلانا أثر في الحكم ، وقد أضافت المادة (٢/٥٣) ونقضى المحكمة التي تنتظر دعوى البطلان من تلقاء نفسها ببطلان حكم التحكيم إذا تضمن ما يخالف النظام العام في جمهورية مصر العربية .

ويضيف الدكتور " فتحي والى " انه وفقا للنص السابق بأنه ليس للمحكمة أن تقضى ببطلان حكم التحكيم من تلقاء نفسها إلا إذا كانت هناك دعوى بطلان مرفوعة أمامها من أحد أطراف خصومة التحكيم . ففي هذه الحالة إذا تبين للمحكمة أن هناك سببا لبطلان الحكم متعلقا بالنظام العام المصري غير السبب الذي استندت إليها الدعوى أو كان هو نفس السبب الذي استندت إليه الدعوى ، ولكن لم تتوافر الصفة أو المصلحة بشأنه فإن المحكمة تقضى ببطلان حكم التحكيم لهذا السبب المتعلق بالنظام العام من تلقاء نفسها^(٤٧) (والى ٢٠٠٣) .

وقد حاولت الدراسة الإجابة بشكل مختصر لكي تبين أن السلطة القضائية على المستوى الوطني تعتبر كأداة مساعدة لتحقيق التسوية القضائية التي ترتبط بأحد الأركان الأساسية للتفاوض العام وهو التحكيم وذلك من خلال التجاء الأطراف إلى المحكمة المختصة أثناء خصومة التحكيم أو لبطلان التحكيم ، وذلك من خلال الاسترشاد بقانون التحكيم المصري .

وسوف تحاول أيضا الدراسة استكمال إجابة السؤال لكي توضح دور السلطة القضائية كأداة مساعدة لتحقيق التسوية القضائية لأحد الأركان الأخرى للتفاوض العام وهو الوسيط ، وذلك من خلال الاسترشاد بقانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ، وعلى وجه الخصوص الأوراق التجارية باعتبارها أكثر النماذج تداول بين الممارسين للنشاطات الوظيفية المختلفة المرتبطة بالوسيط في الجوانب الاقتصادية التجارية على سبيل

المثال في مجال النقل البحري (الشحن وأعمال المقاولات البحرية والصيانة ، وتموين السفن ، وغير ذلك من النشاطات المتعارف عليها في هذا المجال ، والتي تتداول بها الأوراق التجارية ، وسوف توضح الدراسة ثلاثة أنواع من الأوراق التجارية هي : الكمبيالة ، والسندات لأمر ، والشيكات وذلك فيما يلي :-

ـ النوع الأول : (الكمبيالة) :- تشمل الكمبيالة على البيانات الآتية : كلمة " كمبيالة " مكتوبة في متن الصك وباللغة التي كتب بها ، أمر غير معلق على شرط بوفاء مبلغ معين من النقود ، اسم من يلزمه الوفاء (المسحوب عليه) ، ميعاد الاستحقاق ، مكان الوفاء ، اسم من يجب الوفاء له أو لأمره (المستفيد) ، وتاريخ ومكان إصدار الكمبيالة ، توقيع من أصدر الكمبيالة (الساحب) على نحو مقروء^(٤٢) (مادة ٣٧٩ قانون التجارة ١٩٩٩).

والصك الخالي من أحد البيانات المذكورة في المادة السابقة من هذا القانون لا يعد كمبيالة إلا في الحالات الآتية : إذا خلت الكمبيالة من بيان الاستحقاق اعتبرت مستحقة الوفاء لدى الاطلاع عليها .

وإذا خلت من بيان مكان الوفاء اعتبر المكان المبين بجانب اسم المسحوب عليه مكان الوفاء وموطنا للمسحوب عليه في نفس الوقت وإذا خلت من بيان مكان الإصدار اعتبرت صادرة في المكان المبين بجانب توقيع الساحب^(٤٣) (مادة ٣٨٠ قانون التجارة ١٩٩٩).

ـ النوع الثاني : (السند لأمر) :- يشتمل السند لأمر على البيانات الآتية : شرط الأمر أو عبارة " سند لأمر " أو أي عبارة أخرى تفيد هذا المعنى مكتوبة في متن السند باللغة التي كتب بها ، تعهد غير معلق على شرط بوفاء مبلغ معين من النقود ، تاريخ الاستحقاق ، مكان الوفاء ، اسم

من يجب الوفاء له أو لأمر (المستفيد) ، تاريخ ومكان إنشاء السند ، توقيع من أنشأ السند (المحرر) ^(٤٥) (مادة ٤٦٨ قانون التجارة ١٩٩٩) .

والصك الخالي من أحد للبيانات المذكورة في المادة السابقة لا يعتبر سنداً لأمر إلا في الأحوال الآتية : إذا خلا السند لأمر من بيان ميعاد الاستحقاق اعتبر واجب الوفاء لدى الاطلاع ، وإذا خلا السند لأمر من بيان مكان الوفاء أو موطن المحرر اعتبر محل إنشائه مكاناً للوفاء به وموطناً لمحرره ، وإذا خلا السند لأمر من بيان مكان إنشائه اعتبر منشأ في المكان المبين بجانب اسم المحرر ^(٤٦) (مادة ٤٦٩ قانون التجارة ١٩٩٩) .

ـ النوع الثالث _ (الشيك) :- كلمة شيك مكتوبة في متن الصك وباللغة التي كتب بها ، أمر غير معلق على شرط بوفاء مبلغ معين من النقود مكتوباً بالحروف والأرقام ، اسم البنك المسحوب عليه ، مكان الوفاء تاريخ ومكان إصدار الشيك ، اسم وتوقيع من أصدر الشيك الصك الخالي من أحد البيانات المذكورة في المادة السابقة من هذا القانون لا يعتبر شيكاً إلا في الحالات الآتية :

إذا كان للشيك خالياً من بيان مكان الوفاء اعتبر مستحق الوفاء في المكان الذي يوجد به المركز الرئيسي للبنك المسحوب عليه ، وإذا خلا الشيك من بيان مكان إصداره اعتبر أنه صدر في موطن المساحب وفي الوقت الراهن أصبح هناك ما يسمى بالشيك المسطر أي وضع سطرين أعلى الشيك لضمان صرفه في تاريخ استحقاقه ^(٤٧) (مادة ٤٧٤ قانون التجارة ١٩٩٩) .

وقد حاولت الدراسة توضيح أهم ثلاث أنواع متداولة من الأوراق التجارية بأسلوب موجز في الجوانب الاقتصادية التجارية في محيط الممارسات المختلفة للوسيط . لأنه يحدث في بعض الأحيان منازعات

على تلك الأوراق بين الأطراف أثناء التفاعلات التجارية ، وبالتالي تصبح للسلطة القضائية دور أو تصبح كأداة مساعدة لتحقيق التسوية القضائية بين الأطراف المتنازعة طبقاً للقوانين الوطنية .

أما بالنسبة لباقي الأركان الأخرى للتفاوض العام فإن السلطة القضائية تصبح أداة في التسوية القضائية طبقاً لكل حالة تتطلب تدخل القضاء بناء على طبيعة التفاعلات التي يمكن أن تتطلب وجود أداة مساعدة لتدقيق غرض هذه الأركان ، وعلى سبيل المثال ، وليس الحصر في التدقيق فيحتاج في بعض الأحيان الاستعانة بالقضاء الإداري خصوصاً في الموضوعات المرتبطة بمجالات العمل الإدارية من أجل تحقيق الأغراض المطلوبة ، وفيها يلجأ الأفراد إلى القضاء الإداري لمحاولة الحصول على التسوية القضائية .

إجابة السؤال الثاني : الواقع أن الأداة القضائية الدولية يمكن أن تحقق في بعض المجالات المتخصصة أهداف الأركان الأساسية للتفاوض على المستوى العالمي ، وسوف تقتصر الدراسة على تناول نموذج من المجالات المتخصصة وهو النموذج البحري ، وسوف توضح الدراسة الإجابة على ذلك السؤال من خلال بعض مواد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وذلك على النحو التالي :-

قد وضحت المادة (٢٧٨) الفقرة (١) تصبح الدولة ، عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحدة أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها :

البند (أ) المحكمة الدولية لقانون البحار ، البند (ب) محكمة العدل الدولية ، البند (ج) محكمة تحكيم ، وقد أشارت الفقرة (٦) بأنه يظل الإعلان الصادر بموجب الفقرة (١) نافذ لمدة ثلاثة أشهر بعد ايداع إشعار الإلغاء

لدى الأمين العام للأمم المتحدة ، وقد وضحت الفقرة (٨) بأنة تودع الإعلانات والإشعارات لدى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يرسل نسخاً منها إلى الدول الأطراف .

وقد أظهرت المادة (٢٨٨) الفقرة (١) بأنة يكون لأي محكمة مشار إليها في المادة (٢٨٧) اختصاص في أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها أحيل إليها وفقاً لهذا الجزء ، أما الفقرة (٢) فقد وضحت أيضاً بأنة يكون لأي محكمة مشار إليها في المادة (٢٧٨) اختصاص كذلك في أي نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق اتفاق دولي ذي صلة بأغراض هذه الاتفاقية ، يحال إليها وفقاً للاتفاق ، وفي الفقرة (٣) أشارت أيضاً بأنة يكون لغرفة منازعات قاع البحار التابعة للمحكمة الدولية لقانون البحار . أو لأية غرفة أو محكمة تحكيم أخرى والفقرة (٤) أظهرت بأنة في حالة نشوء خلاف حول ما إذا كانت محكمة ذات اختصاص يحسم الأمر بقرار تتخذه تلك المحكمة .

وبالتالي فقد اتضح فيما سبق أن الأداة القضائية الدولية يمكن أن يكون لها دخل في التسوية القضائية في بعض المجالات المرتبطة بالأركان الأساسية للتفاوض على المستوى العالمي ، وكان على سبيل الاسترشاد لهذه المجالات _ المجال البحري عالمياً _ وذلك من خلال توضيح بعض مواد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

٦.٤ خاتمة الفصل الرابع:

قد تناول هذا الفصل الأركان الأربعة (التحكيم ، والوسيط ، والتوفيق والتحقيق) من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام ، والتي تم اقتراحها في الفصل الثاني من الدراسة^(٢). وذلك بالإضافة إلى الركن المساعد وهو التسوية القضائية ، وقد تناول هذا الفصل تلك الأركان من خلال خمسة عناصر أساسية .

فقد تناول العنصر الأول الركن الثاني من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وهو التحكيم : وذلك من خلال (التعريف بالتحكيم) باعتباره وسيلة لتسوية المنازعات من خلال الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة ، وقد تناولت الدراسة أيضا (مميزات التحكيم) باعتباره وسيلة تساعد على الابتعاد عن إجراءات التقاضي المطولة ، والتي تساعد على سرعة الفصل في المنازعات وحرية اختيار المحكمين وبالإضافة إلى ذلك حاولت الدراسة توضيح المقصود (بالمحكم) باعتباره شخصية تفاوضية يتمتع بسلطة قضائية في إصدار حكم التحكيم ، وهذه السلطة مصدرها المباشر اتفاق التحكيم .

ثم تناولت الدراسة الفروق الموضوعية بين التحكيم البحري المؤسسي والتحكيم البحري الحر وذلك من خلال نماذج متواجدة تمارس هذه النوعية من التحكيم البحري .

وقد استرشدت الدراسة بثلاث نماذج من التحكيم البحري المؤسسي هي : غرفة التحكيم البحري بباريس ، والمنظمة الدولية للتحكيم البحري ، واللويذ للتحكيم البحري ، ثم استرشدت الدراسة بنموذجين من التحكيم البحري الحر وهم : اتحاد المحكمين البحريين بلندن واتحاد المحكمين البحريين بنيويورك ، ثم سعت الدراسة في تناول بعض المعاهدات

والاتفاقيات الدولية والأعراف في مجال التحكيم البحري ، ثم وضحت الدراسة علاقة التحكيم البحري بالأمن الاقتصادي البحري ، وعلى سبيل المثال السرية في المعاملات للتجارية البحرية وغيرها من الأمور المرتبطة بحركة التجارة الدولية البحرية .

ثم تناولت الدراسة العنصر الثاني الركن الثالث من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وهو الوسيط : وقد حاولت الدراسة إظهار مصطلح الوسيط من خلال البحث في القوانين العربية مثل القانون الفلسطيني والأردني والمصري والإماراتي ، والتي تناولت تلك المصطلح من خلال توضيح المعاني المتداولة عنة في الممارسات العملية وأيضاً من خلال البحث في تلك القوانين عن التنظيم المؤسسي المرتبط بتلك المصطلح .

وقد اتضح أن مصطلح الوسيط في المجال الاقتصادي يمكن أن يؤدي إلى معنى الوكيل التجاري أو الوسيط التجاري ، ويمكن أن يترابط هاتين المصطلحين بالوكالة التجارية بمختلف تخصصاتها ، وباعتبار أن الوسيط كركن مقترح في هيكلية التفاوض العام ، وبالتحديد في المجالات الاقتصادية المتخصصة ومجال الأمن الاقتصادي البحري يعتبر في نطاق هذه المجالات .

فكان على الدراسة ضرورة استطلاع طبيعة الوسيط البحري من خلال مقابلة مع الممارسين لهذا العمل ، وقد اتضح أن الوكيل البحري يعتبر أساس ممارسته العملية كوسيط بين مالك أو مستأجر السفينة وبين السلطان البحرية ، وأيضاً بين العملاء المحليين كمستوردين أو مصدرين بمختلف تخصصاتهم وأيضاً أعمال الشحن والتفريغ بالإضافة إلى بعض التخصصات مثل تموين السفن والإصلاح والصيانة.

ويمكن أيضا أن يطلق مصطلح الوسيط الملاحي على السمسار الملاحي الذي يعمل كوسيط في بيع وشراء السفن من خلال عملة كوكيل ملاحي أو ممارسة هذا العمل بأسلوب مستقل عن التوكيلات الملاحية . ثم تناولت الدراسة الآراء البحثية عن تطوير عمل الوكلاء الملاحيين ، وذلك من خلال الآراء التي تم مناقشتها في مؤتمر القاهرة البحري مارينز ١٩٩٩ ، وكان من أبرز توصيات تلك الآراء البحثية هي ضرورة ملاحقة الجديد والمستحدث في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتسويق الملاحي الإلكتروني من أجل زيادة جذب المتعاملين مع التوكيلات الملاحية .

أما العنصر الثالث فقد تناول الركن الرابع من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وهو التوفيق : وقد وضحت الدراسة فكرة التوفيق التجاري والإداري من خلال ما ورد بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في الدورة الرابعة والثلاثون عام ٢٠٠١ ، والذي وضع أن التوفيق يرتبط بكافة الخدمات المرتبطة بالمشاريع التجارية والصناعية ، وباعتبار أن صناعة النقل البحري تعتبر ذات بعد صناعي وتجاري ومرتبطة أيضا بتقديم الخدمات المتنوعة فقد ركزت الدراسة على وسائل التوفيق في سد العجز في الكوادر البحرية في مجال النقل التجاري البحري ، وأيضا من خلال كيفية التوفيق في إيجار السفن .

ثم تناولت الدراسة العنصر الرابع وهو الركن الخامس من الهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام وهو التحقيق : وذلك بتوضيح نوعين أساسيين من التحقيق التفاوضي هما : تحقيق تقصى الحقائق ، والثاني تحقيق دراسات الجدوى ، وقد تناولت الدراسة نموذج تحقيق تقصى الحقائق من خلال التحقيق في الحوادث البحرية . أما النوع الثاني تحقيق دراسات الجدوى ، وذلك من خلال تناول عناصر دراسات الجدوى المرتبطة بتشغيل السفن وأيضا المرتبطة بالبضائع على متن السفن ،

ودراسات الجدوى المرتبطة بسلامة السفن والمواقف الطارئة ورفع كفاءة الأفراد في الشركات الملاحية ، وأيضاً المرتبطة بقطع الغيار والوقود والزيوت والشحومات للسفن .

أما العنصر الخامس والأخير من هذا الفصل فقد ركز على التسوية القضائية : باعتبارها ركن مساعد للأركان الأساسية المقترحة لهيكلية التفاوض العام ، وقد قصدت الدراسة أن تفرق بين مصطلح السلطة القضائية والأداة القضائية باعتبار أن السلطة القضائية ترتبط بالقوانين الوطنية . أما الأداة القضائية فترتبط بالمجال الدولي ذات الارتباط بالاتفاقيات الدولية والقانون الدولي ، وقد تناولت الدراسة نماذج عن دور السلطة القضائية المرتبطة بالمستوى الوطني والتي تم تطبيقها على ركنيين أساسيين من أركان التفاوض العام وهما التحكيم والوسيط . فالنسبة للتحكيم فقد أوضح الفقهاء أن المحكمة المختصة لها دور أساسي في دعوى بطلان حكم التحكيم . أما بالنسبة للوسيط فقد وضع قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وعلى وجه الخصوص الأوراق التجارية مثل الكمبيالة والسندات لأمر والشيكات .

أما على المستوى الدولي والمرتبطة بالمجال البحري العالمي فقد استرشدت الدراسة بكيفية ممارسة الأداة القضائية من خلال بعض المواد التي وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، والتي أظهرت دور تلك الأداة في تسوية المنازعات مثل المحكمة الدولية لقانون البحار ، ومحكمة العدل الدولية ، ومحكمة التحكيم .

(*) مفهوم سلطان الإرادة : قد ورد هذا المفهوم في دورة إعداد المحكمين المنعقدة في الفترة من ٢٠٠٢/١٠/٢٦ إلى ٢٠٠٢/١١/٤ بمركز الدراسات والبحوث والخدمات القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية والتي حضرها الباحث : اشرف سليمان . فقد أشار الدكتور : إبراهيم احمد إبراهيم : أن أول الفقهاء والمفكرين الذين تناولوا هذا المفهوم هو الدكتور : محسن شفيق . صاحب مؤلف (التحكيم التجاري الدولي) الذي نشر عام ١٩٩٧ ، دار النهضة العربية .

(١) محسن شفيق ، التحكيم التجاري الدولي ، دار النهضة العربية ١٩٩٧، ص ٢٠

(٢) محمد أبو العينين ، المبادئ القانونية التي يقوم عليها التحكيم في الدول العربية والأفريقية ، بحث منشور : مجلة التحكيم العربي ، العدد (١) ، ١٩٩٩ ، ص ٨

(٣) على صادق أبو هيف ، للقانون الدولي العام ، الاسكندرية الطبعة (١٢) : منشأة المعارف ، بدون سنة نشر ، ص ٧٤٢ .

(٤) وجدي راغب فهمي ، مفهوم التحكيم وطبيعته ، الكويت : ندوة التحكيم في كلية الحقوق ، بدون سنة نشر ، ص ٤٠ .

(٥) المحكمة الدستورية العليا المصرية ، الحكم الصادر بجلسة ١٩٩٤/١/١٨ ، الطعن رقم ٨٨٦ لسنة ٣٠ ق.

(٦) انظر الملاحق : الملحق (٤-١) نموذج لمشاركة تحكيم تجاري من إعداد الباحث .

(٧) منشورات المكتب العربي للقانون محامون ومستشارون " Arab Office for low Lawyers & Consultants"

(٨) خالد محمد القاضي ، موسوعة التحكيم التجاري الدولي : في منازعات المشروعات الدولية المشتركة مع إشارة خاصة لأحدث أحكام القضاء المصري ، القاهرة : دار الشروق ، ٢٠٠٢ ، ص ١٠٢.

(٩) خالد محمد القاضي ، موسوعة التحكيم التجاري الدولي ، مرجع سابق ، ص ١٠٣ .

(١٠) احمد قسمت ، أبو العلا علي ، المحكمون دراسة تحليلية لإعداد المحكم ، القاهرة : دار أبو المجد ، ٢٠٠٢ ، ص ٢٢.

(١١) احمد قسمت ، أبو العلا علي ، المحكمون دراسة تحليلية لإعداد المحكم ، مرجع سابق ، ص ١٣.

(١٢) احمد قسمت ، أبو العلا علي ، نفس المرجع السابق ، ص ٣٢.

(١٣) احمد قسمت ، أبو العلا علي ، نفس المرجع السابق ، ص ٣٤.

(١٤) احمد قسمت ، أبو العلا علي ، نفس المرجع السابق ، ص ٣٥.

(١٥) عاطف محمد الفقسي ، التحكيم في المنازعات البحرية : دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام. قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ ، القاهرة: دار النهضة العربية ، ١٩٩٧ ، ص ٨٥.

(١٦) عاطف محمد الفقسي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ٩٢ .

(*) ملحوظة : من المعروف أن غرفة التجارة الدولية International Chamber of Commerce(ICC) هو المسمى المتداول عنها

باللغة الإنجليزية ، ولكن الدراسة تناولته باللغة الفرنسية كما هو وارد في مؤلف الدكتور عاطف محمد الفقي .
(١٧) عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ٩٥ .

(*) اللويدز للتحكيم البحري : بدأ التحكيم البحري في صورته الحديثة منذ القرن الرابع عشر عندما ازدهرت التجارة الخارجية وسياسة التصدير والاستيراد عن طريق البحر ، وفي حوالي القرن الخامس عشر والسادس عشر نشأت مجموعة من المؤمنين الذين جمع بينهم مقهى في لندن ، ولم تكن تربطهم رابطة عمل مشتركة أو رابطة رسمية ولكن جمعهم هذا المقهى المملوك EDWARD LOYDS ثم تطور وضع هذه المجموعة من المؤمنين في القرن السابع عشر وبدعوا يتبادلون في المقهى المذكور الأخبار عن حالة التجارة البحرية ومخاطرها ، ومن هنا انبثقت Lloyd's ، واصبح لها وكيل عن كل قطر وميناء هام في العالم وذلك منذ حوالي ثلاثمائة عام .

وقد ساعد على قوة نفوذها وانتشار خدماتها الحالة الاقتصادية التي كانت تسود بريطانيا في ذلك الوقت إذا كانت لها عملة قوية ذات قبول في العالم كله ، وقد ظلت دول أوروبا بما فيها فرنسا تؤمن على المخاطر البحرية في لندن . وظل هذا الوضع سائدا حتى نهاية القرن التاسع عشر ، وبداية القرن العشرين عندما كانت لندن مركز التأمين والتجارة والبنوك وفي عام ١٨٨٠ نشأت في لندن المحكمة التجارية كفرع من المحكمة العليا الإنجليزية ، واختصت بقضايا التجارة البحرية والبنوك والتأمين ، ونشأ بالتدريج فرع خاص في المحكمة لدعوى التحكيم التي نشأت نتيجة الشرط الاختياري الوارد

في العقود البحرية بحسم المنازعات الناشئة عنها عن طريق التحكيم وكان هذا الفرع الخاص للمحكمة العليا الإنجليزية يتم التظلم إليه من أحكام التحكيم كما كان يلجأ إليه إذا لم يتعاون أحد الأطراف في إجراءات التحكيم .

ـ المصدر _ : (محاضرة التحكيم في المنازعات البحرية) التي ألقاها الدكتور كمال حمدي في دورة إعداد المحكمين المنعقدة في الفترة من ٢٦/١٠/٢٠٠٢ إلى ٤/١١/٢٠٠٢ بمركز الدراسات والبحوث والخدمات القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية والتي حضرها الباحث : اشرف سليمان .

(١٨) عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ٩٨ .

(١٩) عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٠١ .

(٢٠) عاطف محمد الفقي ، نفس للمرجع السابق ، ص ١٠٧ .

(٢١) عاطف محمد الفقي ، نفس للمرجع السابق ، ص ٥١٦ .

(٢٢) عاطف محمد الفقي ، نفس للمرجع السابق ، ص ٥٠٩ .

(*) انظر : الفصل الأول مفهوم الأمن الاقتصادي البحري .

(٢٣) انظر إلى شبكة الإنترنت : القانون رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ " بشأن تنظيم أعمال الوكلاء للتجارين " ، المادة (١) ، الفصل الأول السلطة الوطنية الفلسطينية ، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني على العنوان الآتي:-

http://www.pnic.gov.ps/arabic/law/law_26.html

(٢٤) انظر إلى شبكة الإنترنت : القانون الأردني للوكلاء والوسطاء التجاريين رقم (٢٨) لسنة ٢٠٠١ ، المنشور بالجريدة الرسمية الأردنية رقم ٤٤٩٦٦، بتاريخ ٢٠٠١/٧/١٦ ، ص ٢٧٨٥ على العنوان الآتي:-

www.arablaw.org/Download/Commercial_Agents_Law_Jo.doc

(٢٥) انظر : القانون المصري رقم (١٢٠) لسنة ١٩٨٢ بإصدار قانون تنظيم أعمال الوكالات التجارية ، القاهرة : الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية ، ٢٠٠٠ ، ص ص ٢-٤

(٢٦) انظر إلى شبكة الإنترنت : القانون الاتحادي رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية ، دولة الإمارات العربية المتحدة رقم (١) على العنوان الآتي :-

http://www.adcci.gov.ae:90/public/legal/agent_guide/arabic/a_concerning_org.htm

(*) المهندس هشام احمد عبد الله : المدير العام للمكتب المصري للاستشارات البحرية (ايمكو) Egyptian Maritime Consultant (office) (EMCO) ، وعضو منظمة BIMCO .

(٢٧) مقابلة الباحث : اشرف سليمان مع المهندس هشام احمد عبد الله بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٤ .

(٢٨) عبد العزيز قريطم ، التوكيلات الملاحية والخصخصة ، مؤتمر القاهرة البحري مارينز ٤ منجزات النقل البحري المصري وتحديات القرن الواحد والعشرين : مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات ، ١٧-١٩ يونية ١٩٩٩ : مقرر المؤتمر ، ص ٨

(٢٩) محمد إبراهيم موسى ، التوفيق التجاري الدولي ، الاسكندرية : دار
الجامعة الجديدة للنشر ، ٢٠٠٥، ص ٣٤

(٣٠) تقرير الأمين العام : لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الرابعة والثلاثون ، نيويورك : الأمم المتحدة في ٢١/٥/
٢٠٠١ (تسوية المنازعات التجارية) إعداد أحكام موحدة بشأن :
التشكيل الكتابي لاتفاقات التحكيم وتبدير الحماية المؤقتة ، والتوفيق .

(٣١) الربان عبد العزيز أبو قنديل : عميد بحري متقاعد ، عضو
منظمة BIMCO وعضو الجمعية العربية للملاحة .

(٣٢) عبد العزيز أبو قنديل ، مشكلة العجز في الكوادر البحرية " من
مشاكل النقل البحري العالمي " ، بحث مترجم عن مجلة BIMCO
REVIEW ، الاسكندرية ، سلسلة قرأت لك ، الجمعية العربية
للملاحة بتاريخ ١٦/١١/١٩٩٩ .

(٣٣) محمد بازيقة ، إيجار السفن وواجبات الربان، الاسكندرية: مجلة
الجمعية العربية للملاحة، العدد ١٧، ديسمبر ٢٠٠٢ ، ص ٨.

(٣٤) هذا الرأي : اضافة للدكتور ربان مدحت خلوصي أثناء مطالعة
الدراسة (ديسمبر ٢٠٠٥ - مارس ٢٠٠٦).

(٣٥) اشرف أنور جرجس ، ورشة عمل المديرين " كيف تكون مديرا
متميزا " هيئة كير الدولية ، جمهورية مصر العربية ، ٢٠٠٢.

(٣٦) انظر الملاحق : الملحق (٤-٢) وثيقة توضح المعلومات الهامة
للتحقيق وتحليل الحوادث البحرية .

(٣٧) حسين جميل الهرميل ، ورقة بحثية موضوعها الوضع الراهن
لتحليل وتحقيق الحوادث البحرية في ندوة الصندوق الأسود بحرياً
الاسكندرية : الجمعية العربية للملاحة في ٢٥ اكتوبر ١٩٨٧ .

(*) الدكتور ربان مدحت عباس خلوصي : محكم بحري ، ومساعد
عميد كلية النقل البحري لشئون العلاقات الدولية بالأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(٣٧) الاقتباس من : مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري
، الاسكندرية : الشهابي للطباعة والنشر ، ٢٠٠١ ، ص ١٣٠

(*) الدكتور محمد شفيق ميرا : أستاذ غير متفرغ بالأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، وخبير نقل بحري ومواني
ولوجيستيات.

(٣٨) محمد شفيق ميرا ، تسويق خدمات الأسطول التجاري المصري
الاسكندرية : منشورات مؤتمر الاتجاهات الحديثة في تسويق خدمات
النقل البحري ١٤-١٥ أكتوبر ٢٠٠٢ ، ص ٢٣

(٣٩) الاقتباس من : طلال الشواربي ، عادل السيد عطية ، قواعد
السلامة الدولية وتطبيقاتها ، الاسكندرية : الشهابي للطباعة والنشر
١٩٩٩ ، ص ٢٩٢

(٤٠) انظر : النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، الأمم المتحدة :
منشورات إدارة شئون الإعلام بالأمم المتحدة ، ٢٠٠٢

(٤١) المصدر : محاضرة للدكتور/ إبراهيم نجيب سعد : موضوعها "
إجراءات خصومة التحكيم " دورة إعداد المحكمين المنعقدة في
الفترة من ٢٦/١٠/٢٠٠٢ إلى ٤/١١/٢٠٠٢ بمركز الدراسات
والبحوث والخدمات القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة
الاسكندرية والتي حضرها الباحث

(٤٢) المصدر : محاضرة للدكتور/ فتحي والي : موضوعها " الطعن في حكم التحكيم " في دورة تحكيم (٣) المنعقدة في الفترة من ١١/١٠/٢٠٠٣ إلى ٢٢/١٠/٢٠٠٣ بمركز الدراسات والبحوث والخدمات القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية والتي حضرها الباحث .

(٤٣) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع - الأوراق التجارية) ، (الفصل الأول - الكمبيالة) المادة (٣٧٩) ، القاهرة : الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية ، ٢٠٠٣ ص ١٠٠

(٤٤) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع - الأوراق التجارية) ، (الفصل الأول - الكمبيالة) المادة (٣٨٠) ، مرجع سابق ، ص ١٠٠

(٤٥) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع - الأوراق التجارية) ، (الفصل الأول - الكمبيالة) المادة (٤٦٨) ، مرجع سابق ، ص ١٠٠ .

(٤٦) القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع - الأوراق التجارية) ، (الفصل الثاني - السند لأمر) المادة (٤٦٩) ، مرجع سابق ، ص ١٢٧ .

(٤٧) انظر: القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة (الباب الرابع - الأوراق التجارية) ، (الفصل الثالث - الشيك) المادة (٤٧٤) ، مرجع سابق ، ص ١٢٩ .

(*) انظر الفصل الثاني من الدراسة : الشكل (٢-٢) شكل مقارن يبين الجذور الأولى لعمليات التفاوض والهيكلية المقترحة لمفهوم التفاوض العام .

الفصل الخامس
المهارات التفاوضية
و
مفاهيمها الأساسية

تمهيد :-

تعتبر المهارات التفاوضية بمثابة إمكانيات فكرية يستطيع كل فرد اكتنازها حتى يصبح خبير مفاوضات في مختلف المجالات المتخصصة . لان المهارة تكتسب من خلال التعليم والتدريب المستمر والتفاعلات التفاوضية الناجحة البناءة التي يمكن أن تحقق الأهداف المنشودة والمرغوبة .

وسوف نسمى الدراسة من خلال هذا الفصل لتناول الكيفية التي من خلالها يستطيع خبير المفاوضات تنمية مهاراته التفاوضية ، وذلك من خلال التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية .

وسوف نحاول الدراسة أيضا من خلال هذا الفصل توضيح الأبعاد الاجتماعية المرتبطة بتنمية المهارات التفاوضية ، وسوف نسمى أيضا أن نتناول بعض المفاهيم الأساسية المرتبطة بالمهارات التفاوضية، وذلك من خلال العناصر التالية :-

٥-١ التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية .

٥-٢ الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية .

٥-٣ المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية .

٥-٤ خاتمة الفصل الخامس

٥.١ التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية:

أ- التقويمات الاقتصادية لتنمية المهارات التفاوضية:

ترتبط التقويمات الاقتصادية لتنمية المهارات التفاوضية من وجهة نظر الدراسة ببعض التقويمات الأساسية التي يمكن وضع تصور لها على النحو التالي :-

ـ التقويم الأول ـ (أهمية القرارات) تبرز أهمية القرارات في العمليات التفاوضية خصوصا في المجالات الاقتصادية المتخصصة لأنها قد شهدت في الأوقات الراهنة تغيرات واسعة وملحوظة في أساليب العمل التفاوضي وطرق الإنتاج وأداء الخدمات في تلك المجالات ، ويرجع ذلك إلى أهمية القرارات التي اتخذت للاستفادة من كل هذه التطورات التي تحدثها العمليات التفاوضية ، ويرجع ذلك إلى الحاجة المتزايدة أمام المنشآت والمؤسسات والمنظمات المتخصصة في تلك المجالات إلى زيادة الإدراك للأساليب الحديثة التفاوضية التي يكون لها تأثير على نمو المشروعات المختلفة .

وبالإضافة إلى ذلك الاستفادة من كل علم معاصر وأبحاث ودراسات متخصصة في تلك المجالات ، والتي يمكن أن يكون لها فائدة على تطوير كل مجال متخصص ، لأن عملية اتخاذ القرارات تعتبر عملية اجتماعية ترتبط أساسا بكافة الأبعاد الإدارية وهذه العملية هي بمثابة مقدار النجاح الذي يمكن أن يحققه أية منشأة ، وهي التي تحدد قدرة وكفاءة الإدارة على ممارسة عملية اتخاذ القرارات بنجاح . لأن القرارات التي تنتج عن المفاوضات المتخصصة ترتبط في صدورها بالتخطيط والتنظيم والتوجيه والرقابة لمراحل التنفيذ المختلفة ، ولهذا السبب فإن أهمية تقييم القرارات تؤدي إلى تحقيق أهداف العمليات التفاوضية^(١) (المصرى ٢٠٠٠) .

ـ التقويم الثاني ـ (الاستراتيجية الملائمة) ويقصد بها الإطار العام أو الخطط العريضة التي ترسمها السياسة التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة ، والتي تساعد على الانتقال من حالة عدم الاتفاق إلى الاتفاق ، وتختلف الاستراتيجية عن التكتيك الذي يعنى الاستخدام الصحيح للوسائل المتاحة لتحقيق الأهداف .

ولكسي يتم استخدام هذه الوسائل استخداماً صحيحاً لا بد وأن تكون هذه الوسائل موزعة وفقاً لخطة استراتيجية جيدة الأعداد من شأنها أن تمكن واضع التكتيك من استغلال جميع الوسائل التي تحت تصرفه استغلالاً حسناً وينبغي أن تقوم الاستراتيجيات التفاوضية طبقاً لأنواع المفاوضات في المجال الاقتصادي المتخصص التي تضمن التكامل والتوازن بين رأس المال البشري ورأس المال المادي^(٢) (خاطر ١٩٩٣).

وعلى الرغم من ذلك فهناك مشاكل تواجه تحديد الاستراتيجيات الملائمة ، وذلك لعدم وجود اتفاق حول النموذج الأمثل لوضع الاستراتيجيات ، والواقع أن الكتابات والأبحاث في هذا المجال قد وضحت _ ثلاث نماذج أساسية _ لوضع الاستراتيجيات وكل نموذج من هذه النماذج يعكس اختلافاً في رؤية الاستراتيجية وكذلك اختلافاً في كيفية وضع الاستراتيجية الملائمة ، وهذه النماذج هي : النموذج الخطي Linear Model النموذج الكيفي Adaptive Model النموذج التفسيري Interpretive Model^(٣) (Chaffee 1995).

ويمكن للدراسة أن توضح الفروق بين هذه النماذج الثلاثة وذلك فيما يلي :-

_ النموذج الأول _ (النموذج الخطي) وفقاً لهذا النموذج فإن الاستراتيجية تتضمن تحديد بعض الأهداف والتي تستلزم تخصيص موارد متاحة لتحقيقها ، ومن هذا المنطلق فإن النموذج الخطي لتكوين الاستراتيجيات يعنى في المجال التفاوضي القيام بوضع الأهداف ثم وضع الخطط كوسيلة لتحقيق هذه الأهداف والقيام باتخاذ القرارات التي تتوافق مع هذه الأهداف ، وفي ظل هذا فإن عملية اتخاذ القرارات ينظر إليها على إنها عملية تحليلية ، والتي تتضمن اختيار تصرف واحد من بدائل التصرفات المتاحة ، والعمل على وضع هذا التصرف موضع التنفيذ الفعلي .

ـ النموذج الثاني _ (النموذج التكيفي) ويعد النموذج التكيفي نتاجاً طبيعياً لتبسيط الأمور من خلال تلك الافتراضات التي يعتمد عليها النموذج الخطي ، ولذلك فإن النموذج التكيفي يفترض وجود علاقة أكثر تعقيداً بين العملية التفاوضية وبين طبيعة بيئة العمل ، ويتفق أصحاب النموذج التكيفي على أن الرؤية الاستراتيجية هي محاولة لوجود درجة من التماثل بين الموارد وبين المهارات التفاوضية وبين درجة عدم التوافق مع طبيعة بيئة العمل المرتبطة بطبيعة العملية التفاوضية ، والواقع أن وجهة نظر النموذج التكيفي للتخطيط الاستراتيجي التفاوضي إما أن تكون وجهة نظر تأثيرية Proactive أو وجهة نظر رد الفعل Reactive ووفقاً لوجهة النظر الأولى فهي ترى بأن العملية التفاوضية يجب أن تعمل بحيث تؤثر على تغيير بيئة العمل المرتبطة بالعملية التفاوضية ، وهي تعتبر أحد المدخلات التي يمكن أن تواجه نمط التغيير في البيئة . أما وجهة النظر الثانية فهي ترى بأن العملية التفاوضية تنتظر وترجو حدوث التغيير في بيئة العمل ثم تقوم ببناء استراتيجيات من أجل تحقيق هذا الهدف .

ـ النموذج الثالث _ (النموذج التفسيري) يحاول النموذج التفسيري أن يعطي بعداً أكثر عمقاً للنموذج التكيفي من خلال الاستعانة بالمفاهيم والكتابات التي تساعد على وضع الاستراتيجية التفاوضية التي تؤثر على تكوين اتجاهات إيجابية ، والتي تساهم على بناء أو تنفيذ الاستراتيجيات المتخصصة ، وذلك لتحقيق النتائج التي ترغب العملية التفاوضية في إنجازها ، والواقع أنه وفقاً لهذا النموذج فإن دور المفاهيم يساعد على توضيح وتفسير المعاني المحددة المرتبطة بالعملية التفاوضية لأن المعلومات المرتبطة بالعملية التفاوضية ليست هي فقط المفتاح الرئيسي للعملية التفاوضية ، وإنما المفاهيم النظرية لها دور إيجابي أيضاً في التفسير الاستراتيجي للعملية التفاوضية^(٤) (السيد ٢٠٠٠) .

يعمل على تعزيز طاقتها كأساس لتقدم المجتمع وذلك من خلال الارتفاع بقيمة الانسان واحتياجاته وتدريبه وتأهيله وتهيئة البيئة وظروف العمل المناسبة وإيراز عوامل النجاح في المجالات المختلفة وتدعيم قيم عمل جديده^(٤) (رياض ١٩٩٧) .

_ التقويم الرابع _ (بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية) لان العلاقة بين مفهومى العلم والتكنولوجيا هي علاقة تكاملية فالعلم هو المعرفة لكل الأشياء ، ويساعد على إدراك الحقائق وعلى بحث اصل كل شئ وان كانت التفسيرات الحديثة ترى أن العلم هو الإدراك الكلى المركب لحقائق الأشياء .

أما التكنولوجيا فقد رسخ في عقول الأغلبية مرتبطا بالمخترعات الحديثة خلال للتاريخ الحديث رغم أن مصطلح التكنولوجيا فقط هو الذي برز في العقود القريبة الماضية بينما يبقى مضمونه بمعنى تطويع وتوظيف إمكانيات البيئة لتلبية احتياجات الإنسان ليضمن كل ما يستخدمه في إنجاز أعماله ، ومهامه في الحياة الخاصة والتفاعلية^(٥) (أبو شنب ١٩٩٩) .

ولذلك فإن العمليات التفاوضية تستلزم وجود مجموعة من العناصر المرتبطة ببناء القاعدة العلمية والتكنولوجية في المجالات الاقتصادية المتخصصة هما : _ العنصر الأول _ (توفير المناخ للسياقات التفاعلية الاقتصادية) وذلك من خلال توفير المناخ والسيقات المجتمعية التفاعلية التي تؤدي إلى تفعيل دور جميع القطاعات الاقتصادية المتخصصة ، وذلك من خلال إنشاء المركز البحثية التي تهدف إلى توسيع قاعدة البحث العلمي ثم العمل على استقطاب العلماء والباحثين للعمل في هذه المؤسسات بهدف تعزيز وجود جيل متخصص لهم القدرة على بناء قاعدة علمية وتكنولوجية متطورة تخدم العمليات التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة .

ـ العنصر الثاني ـ (ضرورة دعم واتخاذ القرار الاقتصادي) وذلك من خلال السياسات التي تدعم اتخاذ القرار المرتبط بالعمليات التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة بناء على تشييد قاعدة متطورة للعلم والبحث العلمي والتكنولوجيا المتقدمة ، وان يكون هناك تفعيل جيد لدور القاعدة العلمية والبحثية القائمة وذلك عن طريق ربط سياساتها الاستراتيجية بأهداف أنواع المفاوضات في المجالات الاقتصادية المتخصصة وتوفير الحلول لكافة المشكلات التفاوضية وذلك من خلال التوسع في إنشاء الوحدات ذات الطابع الخاص أو ذات المهام الخاصة بداخل المراكز العلمية المتخصصة ، والتي يمكن أن تسعى إلى ربط الأهداف العلمية بمفاوضات الاقتصاديات المتخصصة.

ـ العنصر الثالث ـ (ضرورة تفعيل دور القوى المجتمعية الاقتصادية) ويتم تفعيل دور القوى المجتمعية المتفاعلة مع المجالات الاقتصادية من خلال الاستعانة بالقاعدة العلمية والتكنولوجية ، وذلك باعتبار أن هذه القوى سواء كانت قوى تنظيمية أو إدارية أو جمعيات اقتصادية متخصصة حتى تصبح قوى فعالة للمجتمع تتفهم قواعد وأهداف المفاوضات في المجالات الاقتصادية المتخصصة من أجل التغلب على المشكلات التي تواجه المجالات الاقتصادية المتخصصة على مختلف المستويات .

ـ العنصر الرابع ـ (التغلب على مشكلات التطبيق التكنولوجي) والتي ترتبط بتوسيع تطوير التكنولوجيا المعلوماتية التي تساعد على تطوير القاعدة البحثية والعلمية استنادا على العلم الذي يزود التكنولوجيا بالبيانات التي تصبح قاعدة معلوماتية لتلبية الاحتياجات الفردية والتنظيمية من أجل الاستعانة بها في العمليات التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة^(٧) (ابوشنب ١٩٩٩).

_ التقويم الخامس _ (الحاجة للإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بالمفاوضات الاقتصادية) يعتبر هذا التقويم من التقويمات الهامة المرتبطة بأساليب نجاح العمليات التفاوضية في المجالات الاقتصادية المتخصصة لان خبير المفاوضات حينما يكلف بعملية تفاوضية في المجال الاقتصادي المتخصص دون أن يكون لديه خلفية علمية عن الطرق المنهجية والمكتبية التي يمكن أن يسلكها ويقف حائراً في اتباع خطوات علمية دقيقة وبالتالي ينتهي الأمر إلى اتباع أساليب غير علمية مما يؤثر على نسبة نجاح العملية التفاوضية انعكاساً لإجانبته في المعالجة العلمية للعملية التفاوضية .

لان هناك جانبين رئيسيين يترابطا بإجراء البحث : _ الجانب الأول _ هو الجانب المنهجي والذي يختص بطريقة أو أسلوب المعالجة المنهجية للعملية التفاوضية المكلف به خبير المفاوضات في ضوء تحديده للمجال الذي ينتمي إليه ونوعه ؛ ولا شك أن هذا الجانب سوف يرسخ لديه أسلوب البحث العلمي المنهجي المنظم بل وسوف ينظم فكره ويجعله مرتباً وذات بعد منهجي أثناء دراسة العملية التفاوضية المتخصصة ، والذي يؤدي إلى رفع مستوى كفاءته التحصيلية .

أما _ الجانب الثاني _ يتعلق بالإجراءات المكتبية المطلوبة من خبير المفاوضات والتي تتعلق بكيفية استخراج البيانات والمعلومات التي تعتبر بمثابة علمية أساسية للعملية التفاوضية ^(٨) (أبو شنب ١٩٩٦) .

_ التقويم السادس _ (الحاجة للتصورات والافتراضات في المفاوضات الاقتصادية) ويأتي هذا التقويم بعد الإجراءات المنهجية والمكتبية للمفاوضات الاقتصادية ، وذلك من خلال وضع إطار من التصورات والافتراضات للاستراتيجية التي سوف يتم الاعتماد عليها لتناول العملية التفاوضية .

لأن هذه الافتراضات تعكس أوضاعها واستراتيجيتها المستقبلية من خلال وضع تصورات للواقع الحقيقي الملموس مع وضع تصورات لردود الأفعال المرتبطة بالأسس المنهجية والمعلومات المكتبية التي تم الحصول عليها مسبقاً^(١) (عبد النبي ١٩٩٧).

بد التقويمات الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية :

ترتبط التقويمات الاجتماعية لتقييم المهارات التفاوضية من وجهة نظر الدراسة ببعض التقويمات الأساسية التي يمكن وضع تصور لها على النحو التالي :-

١ - التقويم الأول - (الحاجة إلى الأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفراد) : وهو من المقومات الهامة التي تتصل بالحاجة إلى الأمن الإنساني الذاتي والحاجة إلى الانتماء بين الأفراد ، والشعور بالأمن يتوقف على وجود علاقات اجتماعية تتضمن التعاطف والثقة والاحترام المتبادل ، وبالتحديد بين المفاوض أو الفريق التفاوضي مع الأطراف الأخرى بغض النظر عن نوع العملية التفاوضية ، لأن ذلك يتطلب التحرر من الإحباط فقد أشار روبرت ماكنمارا^(٢) في مؤلفه الشهير " جوهر الأمن " أن أي علاقات اجتماعية تتميز بالعصرية ترتبط في جوهرها العام بمفهوم الأمن الذي يرنوا إلى التنمية التي تعني الاستقرار لأن الطبيعة الإنسانية لا يمكن أن تستمر إلى ما لا نهاية خاضعة للإحباط في التفاعلات الاجتماعية التي تؤدي إلى فجوات اجتماعية في شتى المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية^(٣) (ماكنمارا ١٩٧٠) .

ومعنى هذا أن الأمن لا يرتبط فقط بطبيعة عمل المؤسسات الأمنية ، ولكنه أصبح مفهوم يرتبط بمختلف التفاعلات الاجتماعية في جميع المجالات المتخصصة ، وذلك من خلال الضبط الذاتي Self-Control وهو عبارة عن ضبط اجتماعي مستمجم ينبع عن الأفراد ومرتبطة

بالامتثال للعلاقات الاجتماعية التي تهدف إلى تحقيق التعاطف والثقة والاحترام المتبادل ، وبالتالي فالأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفراد هو عبارة عن تنمية مرغوبة لتحقيق المثل والأهداف المنشودة المتصلة بالفرد شخصياً أو بجماعته الاجتماعية المتفاعل معها باختلاف انتماءات المجتمعات من الناحية الحضارية أو العقائدية أو الايكولوجية ، وبالتالي فالانتماء هو انتماء للمثل التي يتحقق من خلالها الغايات التفاوضية في الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية .

_ **التقويم الثاني _ (الرغبة في التحرر)** بالرغم من أن الانسان اجتماعي بما يتضمنه هذا المعنى من ترابط مع الغير إلا أن كل فرد مهما كان مركزه أو عمله أو عمره فإنه يرغب دائماً بمقدار من الحرية التي يتيح له لإجادة العمل على رسم الخطط وتحقيق الأهداف المنشودة ، ولهذا السبب فإن المفاوضات يمكن أن تتيح للأفراد مقدار من الحرية التي يربوها الأفراد في تفاعلاتهم الاجتماعية من خلال رغبتهم الذاتية في تسوية منازعاتهم وعقد اتفاقياتهم المختلفة من خلال العمليات التفاوضية .

_ **التقويم الثالث _ (الحاجة إلى الفهم)** أن قدرة الانسان على التفكير وما عنده من ذكاء يدفعانه دائماً لاستطلاع كافة الأمور والوصول إلى حقائق الأشياء ، والمفاوضات ترتبط دائماً بالمناقشة من اجل الفهم وعدم الأخذ بالأمور كقضية مسلمة لان الفهم يحاول أن يزيل التخبط في الأمور التي تؤدي إلى الحيرة المتولدة عن الشك في عدم القدرة للوصول إلى إتمام العملية التفاوضية . لان الفهم يعتبر خطوه أساسية نحو المعرفة الصحيحة التي تحقق الأهداف المرغوبة .

_ **التقويم الرابع _ (تحديد الاتجاهات)** يعيش الفرد في إطار ثقافي يتألف من العادات والتقاليد والاتجاهات والمعتقدات ، وهذه جميعا تتفاعل تفاعلا ديناميكيا يؤثر على الفرد خلال علاقاته الاجتماعية في البيئات المختلفة

المتفاعل معها . بمعنى أن مختلف الجماعات التي ينتمي إليها الفرد تؤثر في اكتسابه لاتجاهات ومعتقدات مختلفة والواقع أن الإطار الثقافي بما يتضمنه من عوامل مختلفة يعتبر من أهم المحددات لاتجاهات الفرد ؛ ومع هذا نجد أن الأفراد داخل إطار ثقافي معين يمكن أن يختلفون في اتجاهاتهم ، وهذا يرجع إلى تأثير الأفراد بعمليات التطبيع الاجتماعية المكتسبة والمتوارثة من خلال الوسائط المختلفة أثناء التفاعل الاجتماعي ؛ وإذا كانت الاتجاهات تتحدد بالإطار الثقافي فهذا لا يعنى أن الفرد يقف موقفاً سلبياً من العوامل الثقافية . فقد وجد أن البناء الفكري للفرد له علاقة كبيرة بمدى تأثره بالمحددات الثقافية .

فيمكن لبعض الأفراد أن يكونوا محصنين ضد التأثير ببعض الاتجاهات في حين يكون بعض الأفراد الآخرين عرضة للتأثير الشديد باتجاهات سائدة أخرى ، ويعتمد ذلك على القوة الإدراكية للأفراد في التفرقة بين ما هو مقبول وآخر غير مقبول ، ويتوقف ذلك على الخبرات المكتسبة ؛ وهذه الإدراكات هي التي تسعى إلى تفسير الاختلافات في الاتجاهات بين أفراد الثقافة الواحدة .

كذلك تتأثر اتجاهات الفرد بما لديه من معلومات وبما يعرفه من حقائق واضحة وثابته ومعلومة ، وبالتالي فمعتقدات الفرد وأراءه يمكن أن تؤثر في تعديل اتجاهات الآخرين لان تجاهل أنصاف الحقائق كثيراً ما تؤثر في تنامي الاتجاهات السلبية التي يمكن أن تؤثر تأثير سلبى على اتجاهات الأفراد عبر العصور المختلفة . ولكي يصل الأفراد إلى الاتجاهات الإيجابية يجب تبادل الآراء والخبرات التي تتطلب إلى المرونة الفكرية والفهم الحسن لحقائق الإطار الثقافي حتى يصبح هناك الرغبة في القبول والتعديل فيما هو مخالف للواقع ، ولذلك فان تحديد الاتجاهات تعتبر من التقويمات الهامة المرتبطة بالعمليات التفاوضية المختلفة لأنها تساعد في

بعض الأحيان لتغير الاتجاهات السلبية إلى اتجاهات إيجابية تؤدي إلى النجاح والتفوق في العمليات التفاوضية^(١١) (انتصار ١٩٨٧) .

ـ التتقويم الخامس _ (تحديد الحالة الوجدانية) يعتبر السلوك الخاص بشخصية الأفراد من السمات المزاجية رغم إنها في كثير من الأحيان ترجع إلى أصول وراثية ترتبط بالحالة الانفعالية ، وذلك باعتبار أن المزاج العام للشخص يمكن أن يكون ثابت أو غير ثابت أو حاد أو هادئ ، ويتوقف ذلك على الحالة الانفعالية ومدى التأثير بها إلى حد كبير ، وهي عبارة عن حاصل جمع طائفة من الانفعالات عند شخص ما بنسبة معينة يتميز بها عن غيره ، وهناك بعض التقسيمات للمزاج العام وفقاً للحالة الانفعالية أو الجسمية على سبيل المثال : المزاج الهوائي أو الدموي وفي الغالب ما يكون هذا الشخص متقاتل في حياته وأحواله .

ويوجد أيضاً المزاج التاري أو الصفراوي ويطلق عليه بالشخص المقاتل ، وهناك أيضاً المزاج الترابي أو السوداوي ويغلب على هذا الشخص التأمل ، وهناك أيضاً المزاج المائي أو الليمفاوي وعادة ما يتصف هذا الشخص بالبلادة وقد أظهرت نظريات عديدة حاولت إيضاح أبعاد السمات المزاجية والانفعالية حتى يمكن أن تقسم الأفراد مزاجياً حسب الصفات الغالبة عليهم مثل : الشخصية الباطنية وهي المنطوية المنقبضة الذي يغلب عليها توجيه طاقتها الانفعالية إلى داخل نفسها وهي عادة كثيرة الانعزال عن التفاعل مع الحياة الاجتماعية وهي كثيرة التأمل والتفكير وتنسم بالهدوء وحب العزلة ، وهناك أيضاً الشخصية الظاهرية فتبدو عليها علامات الانبساط وتوجيه طاقتها الانفعالية نحو الخارج والأشخاص الآخرين وعادة ما تتصف بحب الاختلاط والجرأة وكثيرة التحدث ولها أسلوب يميزها بسهولة التعبير^(١٢) (أبو شنب ١٩٩٦) .

وبالتالي فالسمات المزاجية تعتبر من التقويمات الهامة في المفاوضات من أجل تحديد الحالة المزاجية التي تساعد على التعرف طبيعة التعامل مع كافة أطراف العملية التفاوضية حتى تتفادى العقبات المزاجية التي يمكن أن تؤثر على تحقيق الأهداف المنشودة .

_ **التقويم السادس _ (تدعيم الكفاءات)** يعتمد هذا التقويم على تنمية العنصر البشري القائم بالعمليات التفاوضية من خلال نوعين من الحاجات الإنسانية الأساسية هما: (النوع الأول) تدعيم الحاجات الأولية ويشتمل على تدعيم الحاجات المادية التي تساعد على المعيشة مع تقدير مدى ملائمة هذه الحاجات مع الكفاءة العملية التي يؤدي بواجبها مهامه التفاوضية الناجحة من خلال الجهد المبذول لان هذه الحاجات تساعد على ممارسة العمل بأسلوب متميز .

أما (النوع الثاني) تدعيم الحاجات النفسية والاجتماعية وهي ترتبط بتدعيم التفوق الذي يؤديه خبير المفاوضات في مجاله تخصصه وذلك من خلال التقدير الذي يناله من المؤسسة أو المنظمة التي يعمل من خلالها وهذا التقدير يعمل على زيادة الانتماء لعمله لان تدعيم التفوق يساعد على نمو التقدير الاجتماعي وهذه المكانة الاجتماعية تعزز له مكانة في الساحات التفاوضية على مختلف المستويات^(١٣) (حسن ١٩٩٧).

٢.٥ الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية:

ترتبط المفاوضات بثلاث أبعاد اجتماعية هي : (البعد المرتبط بالاتصال التفاوضي ، والبعد السيكلوجي والبعد السوسيولوجي) وهذه الأبعاد يمكن أن تؤدي إلى تنمية المهارات التفاوضية ، وسوف تحاول الدراسة أن تتناول هذه الأبعاد على النحو التالي :-

أ. البعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي :

لكي ندرك أهمية البعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي ينبغي على الدراسة أولاً أن توضح مفهوم الاتصال من خلال مكونات الاتصال التفاوضي ، والعناصر التي ترتبط به ، وأهمية كل وكيفية تحقيق الهدف من المفاوضات كعملية إتصالية ناجحة وذلك فيما يلي:-

أولاً. المقصود بالاتصال التفاوضي :

يمكن تعريف الاتصال تعريفاً إجرائياً علي أنه : العملية أو الطريقة التي يتم عن طريقها انتقال المعرفة من شخص لآخر حتى تصبح مشاعاً بينهما ، وتؤدي إلي التفاهم بين هذين الشخصين أو أكثر " وبذلك يصبح لهذه العملية عناصر ومكونات ، ولها اتجاه تسير فيه وهدف تسعى إلي تحقيقه ومجال تعمل فيه ويؤثر فيها مما يخضعها للملاحظة والبحث والتجريب والدراسة العلمية بوجه عام .

ويتم في عملية الاتصال نقل المعرفة بأنواعها والمعلومات المختلفة من شخص لآخر أو من نقطة لأخرى وتتخذ لها مساراً يبدأ عادة من المصدر الذي تتبع منه إلي الجهة التي تستقبلها ثم ترتد ثانية إلي المصدر وتتخذ التغذية الراجعة صوراً مختلفة تساعد المصدر علي معرفة مدي ما تحققه من أهداف فيغير من رسالته ومن محتوياتها وطريقة تقديمها وعرضها بما يحقق التفاهم المنشود .

وبالتالي يتضح أن عملية الاتصال لا تسير في اتجاه واحد بل هي عملية دائرية ، تحدث داخل مجال أوسع وأشمل ، يضم كل الظروف والإمكانات التي تحيط بعملية الاتصال وتؤثر فيها ويشار إليها أحياناً ببيئة الاتصال . وهي عملية ديناميكية تتأثر بالتفاعل المستمر بين عناصرها .

أما أهداف عملية الاتصال التفاوضي فترتبط بثلاث أغراض هي : أن _
الغرض الأول _ من عملية الاتصال هو إحداث تغيير في البيئة أو في
الآخرين .

فالمرسل يقصد به إرسال التأثير على مستقبل معين (محدد) لذلك يجب
التمييز بين مستقبل مقصود ، وآخر غير مقصود ، في عملية الاتصال ،
إذ يجب أن تصل الرسالة إلي الطرف المقصود ، وليس غيره حتى تؤدي
الرسالة غرضها .

_ الغرض الثاني من الأهداف _ هو إحداث تفاعل بين المرسل
والمستقبل من حيث الاشتراك بفكرة ، أو مفهوم ، أو رأي ، أو عمل .

_ الغرض الثالث _ يهدف إلى إحداث تأثير من أحد طرفي الاتصال في
الطرف الآخر ، بحيث يؤدي هذا التأثير إلي إحداث تغيير إيجابي في
سلوك المتعلم أو المتدرب . لذا فعملية التعليم هي عملية اتصال وتبادل
للمعلومات .

وتوجد أيضا أهمية لعملية الاتصال التفاوضي حيث أن هذه العملية تساعد
على فتح المجال للتفاعلات الاجتماعية والتي تؤدي إلى إتاحة الفرصة
للتفكير ، والإطلاع والحوار ، وتبادل المعلومات في شتى المجالات
والميادين . ويتيح أيضا الاتصال التفاوضي الفرصة للتعرف على آراء
الآخرين وأفكارهم عن طريق الاختلاط المباشر الذي يحدث علي شكل
حوار ونقاش بين طرفين من الناس أو مجموعة مع أخرى كما أن
الاتصال التفاوضي يفسح لكل فرد المشاركة في الحوار والنقاش ، مما
يساعده علي تكوين شخصيته المستقلة والناضجة التي تساعده علي تسوية
مشاكله أو الوصول إلى اتفاق .

ويساعد الاتصال التفاوضي الأفراد والمجتمعات علي نقل الثقافات والعادات والتقاليد واللغات من وإلى المجتمعات الأخرى .

ويرتبط أيضا الاتصال التفاوضي بالوسائل الجماهيرية المتعددة التأثير كوسيلة إعلان ناجحة وهى التي تلعب دوراً هاماً في عملية الإنماء حيث يعد الإنماء حركة تغيير وتطور للمجتمع في مجال معين ومتخصص يصب في قنوات التنمية الشاملة .

أما عن أشكال الاتصال التفاوضي فيوجد ثلاث أنواع هم :

(النوع الأول) الاتصال الشخصي (الفردي) : وهو الاتصال الذي يتم بين شخصين ، أو فردين ، وهو أكثر أنواع الاتصال شيوعاً ويتفرع إلى فرعين : الفرع الأول (المباشر) ويتم ذلك بين المرسل والمستقبل ويكونان في المكان نفسه ، والاتصال يتم وجهاً لوجه حيث إن المرسل يحصل علي رد فعل مباشر من المستقبل . ويمكن أن يصبح مستقبلاً ، ويعود ويصبح مرسلًا .

والفرع الثاني (غير مباشر) : ويتم عن طريق واسطة ما كالهاتف أو المراسلة ، أو التخاطب بالحاسوب الإلكترونية أو الأقمار الصناعية وغير ذلك من وسائل الاتصال التفاوضي الموكب لمجتمع للمعلومات وعصر المعلوماتية .

(النوع الثاني) الاتصال الجماعي : وهو اتصال يتم ما بين شخص وعدد من الأشخاص المتواجدين في المكان نفسه ، وعادة ما يوجد تعارف بين المرسل ومجموعة المستقبلين أي أن المجموعة المستهدفة معروفة من قبل المرسل ويكون معروف للمستقبلين .

(النوع الثالث) الاتصال الجماهيري : وهو اتصال يتم ما بين شخص وعدة مئات ، أو آلاف ، أو ملايين من البشر ، لا يتواجدون في المكان

نفسه ، ويكون المرسل معروفاً لدى المستقبلين ، بينما المرسل لا يعرف المستقبلين ، كما يحدث في وسائل الإعلام ، مثل التلفاز والمذياع ، والصحافة ويعتبر هذا النوع من الاتصال التفاوضي بأنه ذا اتجاه واحد فقط (من المرسل إلى المستقبلين) ، ولا يحدث العكس ورد الفعل غير معروف بالنسبة للمرسل .

وتحتوي عملية الاتصال التفاوضي علي أربعة عناصر رئيسية لها صفاتها الخاصة التي يجب أن يفهما كل مهتم بتلك العملية حتى يستطيع ضمان نجاحها ، وهذه العناصر هي : المرسل (خبير المفاوضات) والرسالة (العملية التفاوضية) ، والمستقبل (المتفاوض معهم) ، ووسيلة الاتصال التفاوضي ، ويمكن للدراسة أن تتناول كل منها على النحو التالي :-

المرسل (خبير المفاوضات) : هو الهيئة أو الفرد الذي يود التأثير في الآخرين ليشاركوه في أفكار واتجاهات معينة كالمفاوضين بمختلف تخصصاتهم ، وقد تكون هذه الأفكار أو الاتجاهات من ابتكار المرسل نفسه أو من ابتكار غيره أو ناقلا لها عن الغير مثل الحصول على البيانات والمعلومات المختلفة التي تخدم العملية التفاوضية .

وهناك شروط يجب أن تتوفر في المرسل هي : أن يكون مقتنعا ومؤمنا بالرسالة التي ينوي إيصالها إلى المستقبل ، وأن يكون متمكنا وملما بمحتوي الرسالة من معلومات ، ولما بطرق الاتصال المختلفة وأن يكون علي علم بخصائص المستقبلين للرسالة ، وصفاتهم من حيث : خلفيتهم العلمية ، والاقتصادية والاجتماعية والثقافية ؛ وأن يكون متمكناً من كيفية استعمال الأجهزة والوسائل المختلفة التي يمكن أن تسهل له عملية الاتصال التفاوضي ؛ وأن يحسن اختيار الوقت والمكان الملائمين لتوصيل رسالته ويكون لديه مهارات لتوضيح الرسالة ، ومن ابرز هذه

المهارات الأساسية ؛ أن تكون اتجاهاته واضحة غير غامضة لأن ذلك يزيد من فرص نجاح الاتصال التفاوضي .

المستقبل (المتفاوض معهم) : هو الفرد أو الفريق التي يوجه إليه المرسل رسالته ؛ وهناك شروط يجب أن تتوفر في المستقبل أهمها :

الراحة الجسمية والنفسية ؛ شعور المستقبل بأهمية الرسالة وما تحمله من خبرات ، أو معلومات ، أو أفكار ؛ وأن تكون لدى المستقبل اتجاهات إيجابية نحو نفسه ، ونحو المرسل ؛ وبصورة عامة يعتمد نجاح الرسالة بان يكون المستقبل إيجابيا وفعالاً في أثناء نقل الرسالة .

الرسالة (العملية التفاوضية) : هي الأفكار والمفاهيم والاتجاهات التي يرغب المرسل (خبير المفاوضات) في إشراك الآخرين فيها حتى يتقنوا أولاً ثم يصلوا إلى مرحلة الاقتناع .

وسيلة الاتصال التفاوضي : هي الأسلوب الذي تنتقل به الرسالة من المرسل إلى المستقبل مثل : اللغة اللفظية أو الإشارات أو الحركات أو الصور أو الرموز ، وغيرها من وسائل نقل الرسالة التفاوضية .

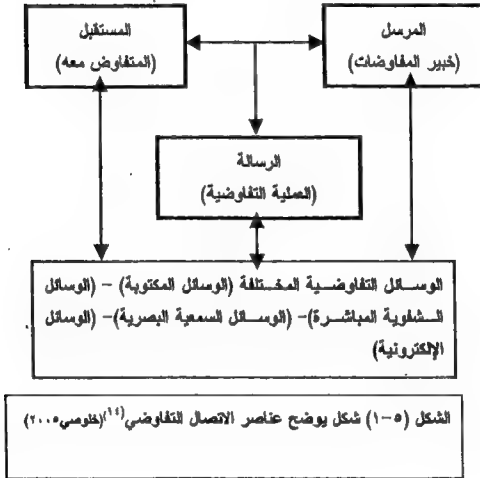
وبالنسبة لأهم قنوات الاتصال التفاوضي فترتبط بالعديد من الوسائل للتفاوضية المختلفة مثل : الوسائل المكتوبة : كالكتب بأنواعها وتخصصاتها المختلفة ، والصحف ، المجلات ، والنشرات ، والكتيبات ، والوثائق الإدارية والتاريخية ، وغير ذلك من الوسائل .

الوسائل الشفوية المباشرة : أي الكلام والحديث المباشر بين المرسل والمستقبل ، أو الحديث المباشر بين شخص وآخر بخصوص فكرة أو وجهة نظر أو رأي يريد المرسل إرسالها إلى المستقبل .

الوسائل السمعية البصرية : وتتمثل في الوسائل المسموعة والمرئية .

الوسائل الإلكترونية : تشمل هذه الوسائل المحطات الطرفية للحواسيب والفاكسميلي ، والبريد الإلكتروني وبنوك الاتصال المتلفزة (الفيديو تكس)، والإنترنت ووسائل البث المباشر (الأقمار الصناعية) .

وبالتالي تعتبر قنوات الاتصال عنصراً أساسياً لعملية الاتصال التفاوضي والتي لا يمكن الاستغناء عنها بكونها القوة الفاعلة في إنجاح عملية الاتصال التفاوضي أو فشلها ،، لأنها بمثابة الوسائل المساعدة الأساسية لطبيعة العمل التفاوضي باختلاف تخصصه ويمكن للدراسة أن توضح عناصر الاتصال التفاوضي التي تم تناولها في الشكل التالي :



ثانياً_ المفاوضات كعملية اجتماعية اتصالية:

يقصد بإستراتيجية المفاوضات أن يكون كل من طرفي الحوار مستعداً لتقليل مصالحه إلي جانب مصالح الطرف الآخر ، وذلك عن طريق الحوار المثمر المفيد الذي لا يسفر عن تحقيق مصالح الطرفين فقط بل إلي تعظيمها أيضاً ، وهذا لا يعني أن الطرفين يجب أن يحققا ذات المكاسب في كل حوار أو أنهما يستطيعان استخدام المفاوضات كاستراتيجية لكل حوار ، ففي بعض الأحيان قد يستخدم الإقناع في الحوار . وفي أحيان أخرى قد تلجأ إلي الحل الوسط أو إلي التنازل . وباعتبار أن المفاوضات تعتبر لغة الحوار فقد تتميز عن الإقناع أو التسوية أو التنازل بعدة مزايا هي :

إن المفاوضات تشجع حاجات الطرف الآخر الشخصية إلي الاعتراف به كفرد وتمنحه شعوراً باحترام الذات وأيضاً تصنع جزء من الثقة يجب المحافظة عليه بين القائم بالمفاوضات وبين الطرف الآخر ؛ وإن المفاوضات تتيح فرصة تبادل المعلومات ومعرفة كل طرف للآخر من خلال لغة الحوار ؛ وأيضاً تساعد علي إقامة علاقات نامية ومستمرة .

وهناك فروق موضوعية بين المفاوضات بوجه عام ، وبين الإقناع والتنازل والتسوية ، ويمكن للدراسة أن توضح هذه الفروق بأسلوب مختصر ، وذلك على النحو التالي :-

_ الفرق بين المفاوضات والإقناع : الإقناع يعني تطبيق إستراتيجية (أنا أفوز لأنني حققت إرادتي) ويمكن استخدامه كجزء من العملية التفاوضية ، فالإقناع يعني أن تفرض إرادتك علي الطرف الآخر وأن تتغلب علي اعتراضاته وتستميله إليك لكي يسلم بما تفرضه عليه .

وإذا كانت ممارسة الإقناع غالباً ما تكون أحد السمات الشخصية إلا أنها كثيراً ما تخلق عدداً من المشاكل منها :

(المشكلة الأولى) أنه يفترض ضمناً أنك تعرف ما هو الأفضل للطرف الآخر وهو افتراض خطير .

(المشكلة الثانية) إنه يظهر بمظهر المتفوق علي الطرف الآخر مما يثير شكوكه في أنك تتاوره لكي تفوز أنت.

(المشكلة الثالثة) إنه يوحي بأنك تستغل الطرف الآخر لأهدافك الخاصة حتى لو كنت تبغي مصلحته هو .

(المشكلة الرابعة) إنك إذا أقنعت الطرف الآخر مرة فقد لا تستطيع أن تقتنعه دائماً فقد يعيد النظر في الموضوع ويتراجع وتكون نتائج الإقناع عكسية.

__ الفرق بين المفاوضات والتنازل :

التنازل هو الإذعان لمطالب الطرف القوي بين الأطراف ، وتتفق كل من استراتيجية التنازل والإقناع في أن طرفاً واحداً فقط هو الذي يفوز. ففي حين تكون نتيجة استراتيجية الإقناع هي فوزك أنت فإن استراتيجية التنازل هي فوز الطرف الآخر ، والمشكلة هنا هي :

ما هي حدود التنازل التي لا تعرضك للخسارة أو فقدان ثقة الطرف الآخر؟ وبالتالي يعد التنازل محصلة أو نتيجة لجهد تفاوضي تتم ممارسته على الطرف المعتازل ومن ثم يتم تحديد حجم وطبيعة ومقدار هذا الحق بناء على القدرة والجهد التفاوضي للطرفين^(١٥) (خلوصي ٢٠٠٥) .

__ الفرق بين المفاوضات والتسوية :

التسوية هي استراتيجية ألا يفوز أحد لأن المطلوب من الطرفين أن يتنازلا عن بعض المتطلبات التي قد لا يريدان التنازل عنها . ويعاب علي استراتيجية التسوية ما يلي :

١- إنه قد ينتج عنها حل قد يكون مقبولا من كلا الطرفين إلا أنه غير مرضي بالنسبة لهما وسرعان ما يشعر كل منهما أنه قد ضحي بشيء يحتاج إلي تحقيقه .

٢- إن التسوية قد تدفع كل طرف إلي الشك والحد من الطرف الآخر والخوف من التورط في تقديم المزيد من التنازلات .

٣- إن محاولة التسوية تجعل من الصعب التوصل إلي اتفاق ، فكل طرف يريد الحصول علي أقصى ما يستطيع ولا يريد التنازل عن شيء ، أي أنها تشجع الأنانية والمصلحة الشخصية في كل طرف^(١٦) (المصري ٢٠٠١).

ويوضح الدكتور مخلوصي أن هناك فروق موضوعية بين المفاوضات والتحكيم ، وأيضاً بين المساومة والمفاوضات أثناء التسوية وتظهر هذه الفروق فيما يلي :

باعتبار أن المفاوضات تختلف عن التحكيم لأن المفاوضات تتضمن مواجهة مباشرة بين الأطراف باعتبارها لغة الحوار التفاوضي أما التحكيم فلا يتضمن ذلك وإن كان يتطلب ذلك من خلال الدلائل الوثائقية التي تساعد على تسوية النزاع .

وهناك فروق موضوعية أيضاً بين التسوية والمفاوضات فالمساومة هي تبادل المقترحات بشأن شرط الاتفاق حول مسائل معينة أو حول شروط الاتفاق في مسألة ما وبالتالي فالمفاوضات تعتبر عملية أكثر شمولاً من المساومة ويمكن اعتبارها جزءاً أساسياً مرتبطاً بالتفاوض^(١٧) (خلوصي ٢٠٠٥) .

بد البعد السيكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية:

يرتبط هذا البعد بمجموعة من الاعتبارات السيكولوجية الأساسية ويمكن للدراسة أن تتناول بعض منها وذلك على النحو التالي :-

أولاً- السلوك الإنساني التفاوضي

وهناك عدة قواعد تتحكم في السلوك الإنساني يجب أن يتعرف عليها خبير المفاوضات لكي تزيد فعاليته وهذه القواعد هي :

١- أن الفرد يجب الابتعاد عن التفكير أو التصرف بطريقة عشوائية بل يجب أن يكون هناك حافظاً معيناً أو عدة حوافز تدفعه إلى التصرف بحكمة في كل تفكير أو تصرف يخطو إليه ، وذلك من أجل تحقيق الهدف الذي يؤدي إلى إشباع حاجاته .

٢- إن تصرفات الفرد التي تصدر من وجهة نظره دون التحقق من حقيقة الأمر يمكن أن تعرضه لمشاكل والتي ينتج عنها عرقلة تحقيق أهدافه ، وبعد ذلك يتأسف علي ما صدر منه أو شرع في فعله .

٣- إن الفرد يستفاعل تبعاً لإدراكه الذي قد لا يكون نفس إدراك الطرف الآخر ، أي أنه يستخدم تجاربه لتحقيق أهدافه ، لذلك يجب على الفرد تفهم إمكانيات الآخرين وتجاربههم حتى يتم تحقيق الأهداف المشتركة.

٤- إن الفرد يفهم فقط الأشياء التي اختبرها ، ويلتزم بالأشياء التي ساهم أو اشترك فيها ، وهذا يجعله عاجز على التعامل مع المستجدات التي تفرض عليه ، ولذلك يجب على الفرد أن يكون على استعداد دائم للتجديد الفكري والتحرر من الجمود الفكري عند خبرات معينة .

٥- إن اكتساب الخبرات تؤثر في الأفراد بطرق مختلفة مثل :

(أ) قد يعتبرها جزءاً مكملًا ومتناسقًا مع تجاربه الماضية لأنها تجربة مشبعة.

(ب) وهناك من يرفضها تماماً لأنها تثير فزعه وتجعله يشعر بعدم الأمان أو الشك في الفكري.

(ج) وقد يتعامل مع الخبرات الجديدة على إنها حالة استثنائية حتى ينتهي من الهدف الذي ينشده .

(د) وقد يحترف الخبرات الجديدة حتى تتكامل مع الخبرات السابقة .
ثانياً_ الانطباع الشخصي:

يعتمد نجاح المفاوضات على تنمية القدرات التي تساعد علي تفهم الآخرين بدقة وخلق انطباع طيب لديهم عنك .
ولتحقيق ذلك يجب مراعاة ما يلي :

١- إن تصرفات وانطباعات أي طرف يجب أن تكون مبنية أساساً علي تصرفات وانطباعات الطرف الآخر .

٢- إن الطباع المماثلة تساعد علي التقارب وليس الطباع المتضادة " أي الهجوم " ، ولكن الاستعداد للمساعدة يخلق استعداد للمساعدة من الطرف الآخر .

٣- إن الانطباع الأول الذي تأخذه عن الشخص يجب ان يبقـي دائماً فإذا كان إيجابيا يعطي الفرد مناعة ضد العيوب لأن الإنسان إذا صادف شخصاً مهذب و ذا شخصية جذابة وخدمة فيجب لا تساوره الشكوك في تغير ذلك الانطباع حتى ولو حدث جذب وتناثر أثناء عملية التفاعل فيجب إلا يتغير الانطباع الصادق على حقيقة ذلك الفرد لمجرد أن هناك اختلاف في وجهات النظر لموضوع ما .

٤- يجب الاعتراف بحقيقة ان كل فرد يختلف عن الآخر والاختلاف يكون مرتبط بالقيم الذاتية ، والتي تؤثر تأثير إيجابي أو سلبي في تصرفاته تجاه الآخرين .

٥- في العمليات التفاوضية يجب ان يكون التأثير الإيجابي اكثر من السلبي فيجب التركيز على الحسنات والمميزات ، ويجب تجاهل السلبيات التي تعوق تحقيق الأهداف المنشودة .

٦- ان الفرد يستخدم الانطباع الشخصي أحيانا حتى يثبت توقعاته فمثلاً إذا كان الانطباع الأول عن شخص ما سلبياً ، ولم تكن لدى الفرد الدلائل الكافية لإثبات صحة ذلك الانطباع ، فانه يحاول ان يدرس تصرفاته وأقواله حتى يؤكد للتنبؤات السابقة ، وهذا ما يعوق عمل العمليات التفاوضية . لان الفرد يدخل ذاته في أمور تبعده عن تحقيق الأهداف التي يرجو تحقيقها .

٧- فيجب ان يكون الانطباع في أغلب الأحوال انطباعاً شاملاً لا يهتم بالتفاصيل ، لذلك يجب التغاضي عن الأشياء التي لا تتسجم مع الصورة الشاملة أو نتجاهل الدلائل المعارضة لهذه الصورة من اجل تحقيق الأهداف التي ترجوها العملية التفاوضية .

٨- إن الانطباع قد يستخدم كوسيلة للإسقاط (حماية النفس) أي للتهرب من الأخطاء الشخصية بتحميلها للآخرين وهذه الأمور تسلب من الفرد سمة خبير للمفاوضات .

٩- إن انطباع الفرد عن نفسه ومعرفة لمواضع قوته وضعفه يجعله أكثر قدرة علي بفهم الآخرين ، فإذا كان واثقاً من نفسه فإنه يخلق جزء من الثقة والقدرة علي التقاوم .

ثالثاً- تحديد التصرفات

تعتبر تحديد التصرفات من المشاكل الرئيسية أثناء العمليات التفاوضية . وهناك خمسة أنواع من التصرفات والعلاقات الناتجة عنها هي :

(النوع الأول) التصرفات الشخصية :

وهي التصرفات التي يقبل أن يقوم بها خبير المفاوضات والتصرفات التي لا يقبل أن يقوم بها ، ويحاول كل طرف في العملية التفاوضية أن يتمسك بهذه التصرفات المتناقضة سواء كانت مفروضة على خبير المفاوضات من الجهة التنظيمية التي يتبعها أو تفرض عليه من الأطراف الأخرى القوائم بإجراء المفاوضات معهم ، وهذه التصرفات قد تكون سلبية أو إيجابية .

(النوع الثاني) التصرفات المحددة تنظيمياً :

وهي التصرفات التي تفرضها الجهة التي يمثلها الفرد أثناء العملية التفاوضية بمعنى فرض الإرادة التنظيمية على إرادة خبير المفاوضات أثناء العمليات التفاوضية .

(النوع الثالث) التصرفات المتوقعة من الطرف الآخر :

أي أن كل طرف يتوقع من الطرف الآخر أن يصدر منه تصرفات معينة إنشاء العمليات التفاوضية ، فإذا كانت هذه التصرفات متوقعة ومتقاربة مع التوقعات الفعلية تكون نتائج المفاوضات إيجابية .

أما إذا لم تتفق هذه التصرفات مع التوقعات الفعلية تكون العملية التفاوضية صعبة .

(النوع الرابع) التصرفات الفاضة :

ويحدث هذا عندما يكون أحد الطرفين غير متأكد من كيفية مواجهة موقف معين أو ما هو التصرف السليم الذي يمكن أن يتخذه في تلك الموقف حتى يحقق أهداف العملية التفاوضية .

(النوع الخامس) التصرفات المتعارضة :

والستعارض هنا يعني عدم القدرة على الالتزام بتحقيق أهداف العملية التفاوضية ، وبالتالي حتى تصبح العملية التفاوضية مقنعة وناجحة يجب علي خبير المفاوضات أن يضع أمام تصرفاته ما يلي :

١- ما هو التصرف الذي يقوم به الطرف الآخر ؟ وهل هو تصرف شخصي أم مفروض عليه ؟

٢- وما هي نتائج التصرفات الإيجابية والسلبية ؟

٣- ما هو التصرف الذي يمكن أن يحتويه خبير المفاوضات حتى يحسن مركزه في المفاوضات ؟

٤- ماذا يستطيع أن يفعل خبير المفاوضات حتى يساعد الطرف الآخر علي تبني تصرف إيجابيا حتى يصبح أكثر فاعلية أثناء العملية التفاوضية ؟

جـ. البعد السوسولوجي لتنمية المهارات التفاوضية:

يرتبط هذا البعد بمجموعة من الاعتبارات السوسولوجية الأساسية ويمكن للدراسة أن تتناول بعض منها وذلك على النحو التالي :-

أولاً- الاتصال الاجتماعي الفعال:

ولكي يكون لخبير المفاوضات اتصالات اجتماعية فيجب أن يراعي الآتي :-

- ١- يجب أن يأخذ في الاعتبار أن الاتصال الاجتماعي عبارة عن علاقة تبادلية وتفاعلية ، أي مدي تأثير الإيجابيات علي الطرف الآخر .
- ٢- يجب على خبير المفاوضات أن يحدد أهدافه من العملية التفاوضية مع مراعاة أساليب عرض الموضوع على الطرف الآخر حتى يضمن التجاوب والتفاعل الإيجابي . كما انه يجب على الطرف الآخر أن يتفهم تلك الأهداف التي يمكن أن تتعارض أو تختلف معه حتى يتم تقريب وجهات النظر نحو تحقيق تلك الأهداف المشتركة .
- ٣- قبل إجراء المفاوضات يجب على الخبير أن يكتشف الأشياء التي تثير اهتمام الطرف الآخر ، والأشياء التي قد تثير شكوكه أو ضيقه أو غضبه حتى يتجنبها .

٤- يحب أن تكون رسالة خبير المفاوضات ذات قيمة للطرف الآخر علي حسب مفاهيمه للأشياء ذات القيمة ويجب أن يتكرر دائما أن الطرف الثاني يريد الإجابة علي سؤالين هما :

ما هو تأثير المفاوضة علي ؟ وما هو مكسبي منها ؟

٥- يجب أن يتذكر خبير المفاوضات ان أساليب المعلومات التفاوضية هي التي تحقق لغة الحوار أثناء المفاوضات وهي التي سوف تساعد علي تحقيق أهداف العملية التفاوضية ولذلك يجب أن يبذل الجهد الكافي في استخدام كافة وسائل لغة الحوار التفاوضي (الخطية أو الكلامية أو الصوتية أو الرمزية) حسب تخصص تلك العملية التفاوضية .

٦- ويجب أن يتذكر دائما خبير المفاوضات انه مهما كان حصيلاً فإنه غير معصوم من الخطأ ، وإن من الصعب علي الإنسان أن يميل إلي شخص يتعالى عليه بمعلوماته ، ولكن يجب علي الخبير أن يستخدم أساليب المعلومات التفاوضية كل جزء منها في توقيتها وموقعها الصحيح حتى يتقاضي الوقوع في الخطأ من خلال إثارة الطرف الآخر .

٧- المفاوضات هي لغة الحوار التفاوضي ، لذلك يجب علي خبير المفاوضات أن يعطي دائما للطرف الآخر وقتاً كافياً للاشتراك في الحوار والتعبير عن الآراء المختلفة .

٨- ويجب أن يتذكر خبير المفاوضات انه يعبر عن أهدافه باستخدام الكلمات ، ووضع الجسم وتعبيرات الوجه ونبرة الصوت ، والتركيز بالبصر ، ولذلك يجب أن يكون حريص في كل تصرف يتخذه مرتبط بهذه الوسائل أثناء العملية التفاوضية ، وان يسيطر علي الكلمات التي تخرج من فمه والتي يمكن أن تسبب مشكله في العملية التفاوضية ويجب أن تكون لغة الجسم مترنة وعدم استخدام الأيدي كثيراً في

توضيح الأمور وان تكون تعبيرات الوجه غير قاسية أو متزايد في الابتهاج ، وان تكون نبرة الصوت متوسطة بمعنى غير مرتفعة أو منخفضة ، وإلا يركز البصر في عين الطرف الآخر كثيراً خصوصاً لو كان الطرف الآخر يضم سيدات وعلى الرغم أن لغة البصر يمكن أن تكشف بعض نوايا الطرف الآخر إلا أن ثقافات الشعوب تحت الحذر أثناء العمليات التفاوضية خصوصاً المرتبطة بالعادات والتقاليد ، بمعنى يجب أن يكون خبير المفاوضات يتمتع بالحساسية في التعاملات ولكن يجب ألا يكون مفرطاً في تلك الحساسية أو متزايد في استخدامها أثناء عملية الاتصال التفاوضي .

٩- يجب أن يتذكر خبير المفاوضات أن لغة المشاعر والاحساسات تكون في أغلب الأحيان أكثر إقناعاً من لغة القسوة في التفاعل والابتعاد عن لغة التحذيرات إلا إذا استوجب الموقف ذلك .

ويجب على الخبير أن يختار الكلمات التي تجذب انتباه الطرف الآخر لصالحه عن طريق المجاملات الرقيقة والابتعاد عن التناقض بحيث يكون الكلام في حدود العلاقة التي تربطه بالطرف الآخر ولا تتعد هذه الحدود .

١٠- يجب أن يعلم خبير المفاوضات أن الاتصال الاجتماعي الفعال يعتمد على التفسير الجيد للعملية التفاوضية أي شرح المعنى بأسلوب تحفيزي يتقبله الطرف الآخر ، ويفهمه بناء على خبراته ومعلوماته السابقة .

ثانياً. كيفية طرح الأسئلة أثناء التفاعل:

للمحافظة على استمرار الحوار يجب أن يكون هناك استرجاع دائم للنقاط التي آثرت في الطرف الآخر وعملية الاسترجاع يجب أن تتضمن المؤشرات التي تؤكد قبول التفاعل ، وذلك يساعد خبير المفاوضات على متابعة الحوار التفاوضي ، ويمكن الحصول على هذه المؤشرات عن

طريق الاستخدام الماهر للأسئلة ، وقد تكون الأسئلة إيجابية أو سلبية فإذا كانت إيجابية فإنها توضح طريقة تفكير وإحساس الطرف الآخر أما إذا كانت سلبية فإنها تشعره بالتوتر والحرج وتدفعه إلى اتخاذ موقف الدفاع . لذلك يجب على خبير المفاوضات مراعاة ما يلي عند طرح الأسئلة أثناء العملية التفاوضية :

- ١- يجب أن يكون هدف الأسئلة هو محاولة التوصل إلى شرح الموضوع ، وليس التدخل في المواضيع الشخصية.
- ٢- يجب عدم طرح الأسئلة التي تؤدي إلى قلق وتوتر الطرف الآخر.
- ٣- يجب أن تساعد الأسئلة الطرفين ويجب الابتعاد عن أسلوب المناورة .
- ٤- يجب أن تهدف الأسئلة إلى إقامة جسر من التعاون بتحفيز الطرف الآخر على الرد بصراحة .
- ٥- يجب ألا تكون الأسئلة خادعة أو مراوغة أو مخجلة أو عديمة القيمة .
- ٦- يجب أن تكون الأسئلة مناسبة للموقف .
- ٧- يجب أن تكون الأسئلة مناسبة لشخصية الطرف الآخر واستعداداته النفسية.
- ٨- يجب أن يكون الغرض من الأسئلة هو تحقيق هدف وليس مجرد الحصول على رد .
- ٩- يجب أن يكون هناك ارتباط بين الأسئلة .
- ١٠- يجب أن تتميز الأسئلة باللباقة واحترام عقلية الطرف الآخر .

ويمكن تقسيم الأسئلة المناسبة إلى خمسة أنواع :-

(النوع الأول) الأسئلة التنفيذية :

وهي الأسئلة المباشرة التي تهدف إلى توضيح الموضوع .

(النوع الثاني) الأسئلة التأكيدية :

وهي الأسئلة التي تهدف نحو تأكيد وجود اتفاق بين الطرفين .

(النوع الثالث) الأسئلة غير الموجهة :

وهي الأسئلة المفتوحة التي لا تقبل الإجابة بنعم أو لا

(النوع الرابع) الأسئلة المعاد توجيهها :

وذلك بأن ترد علي سؤال الطرف الآخر بسؤال آخر يحاول توضيح ما يقصده الطرف الآخر .

(النوع الخامس) أسئلة لاستمرار الحوار :

والغرض منها تحفيز الطرف الآخر علي الاستمرار في الكلام .

ـ كيفية الرد علي أسئلة الطرف الثاني :-

يجب أن تكون ردود خبير المفاوضات علي أسئلة الطرف الثاني ردوداً صريحة وصادقة ، تعبر عن سلامة التقدير وصواب الحكم ويمكن التفاوضي عن الأسئلة المحرجة إذا كانت ثانوية أو غير متعلقة بالموضوع ، أما إذا كانت أسئلة رئيسية وفي لب الموضوع فلا داعي من الاحتداد ، ومن الأفضل أن تكون الإجابة عليها بأسلوب مختصر حتى يمكن الانتهاء منها بسرعة والانتقال إلى نقاط أخرى أكثر قبولاً .

وحتى يتعامل خبير المفاوضات مع المواقف المحرجة فيمكن ان يسال نفسه الأسئلة التالية :

١- هل للطرف الآخر الحق في الحصول علي المعلومات التي يسأل عنها؟

- ٢- هل سوف يستعمل الطرف الآخر الإجابة استعمالاً بناءً ؟
- ٢- هل ستدعم الإجابة العلاقة مع الطرف الآخر في الأجل الطويل أم سوف تضع حد في التفاعل ؟
- ٤- ما مدي الصراحة التي يمكن أن يتقبلها الطرف الثاني ؟ وهل تؤدي الإجابة الصريحة إلى إيذاء العملية التفاوضية أكثر مما تقدم منفعة ؟
- ٥- هل سوف تساعد الإجابة علي زيادة الفاعلية في التعامل مع الموقف ؟
- ٦- هل سوف يحدث ندم علي الإجابة بصراحة في يوم من الأيام ؟
- ثالثاً_ الاستماع التدقيقي:

يعتبر الاستماع التدقيقي من أهم الأبعاد السوسولوجية لتنمية المهارات التفاوضية، وذلك من خلال بعض النقاط التي يجب أن ينتبه إليها خبير المفاوضات وذلك فيما يلي :-

- ١- قبل الاستماع حاول أن تفرغ عقلك من تفصيلاته وتحيزات ، وأن تستمع من خلال خلفيات المتكلم .
- ٢- استمع بطريقة متفهمة ومشجعة .
- ٣- استمع بدون مقاطعة إلي أن ينتهي الطرف الثاني وقاوم رغباتك في المعارضة أو النقاش .
- ٤- استمع إلي المعاني والمشاعر ، ولكن فرق بينهما وضع ملاحظاتك المثمرة .
- ٥- ابحث عن المحور الرئيسي الذي يدور حوله الموضوع ، ولا تلتفت إلي الملاحظات العارضة .
- ٦- لا تسمح لطريقة عرض الأفكار أن تشغلك عن المحتوى .
- ٧- استمع بكل حواسك ووجه نظراتك إلى كل ملاحظة حسية تصدر من الطرف الآخر أن كانت مرتبطة بلغة الجسم أو بنبرة الصوت حتى

تتفهم سيكولوجية الشخص الذي أمامك ، وكن حريص أن لا تعتقد
بإيديك علي صدرك أو تضع قدمك على القدم الآخر أمام الطرف
الأخر.

٨- ركز تفكيرك علي ما يقوله المتكلم حتى لو كان مملاً أو متكرر
وتذكر أن قدرتك علي الاستماع أسرع ثلاثة أضعاف من قدرته
علي الكلام .

٩- استمع إلي ما لم يقله ، ففي أغلب الأحيان يحتوي الكلام الذي أغفله
الطرف الآخر علي المعلومات التي تريدها أنت والتي تفيد في
العملية التفاوضية .

١٠- اسمع بغرض التوصل إلي رغباته الداخلية حتى يمكنك أن تجيب
عليه بفاعلية إيجابية .

١١- وضح له أنك متابع لكلامه بواسطة إرجاع الأثر .

١٢- إذا كانت وجهة نظرك معارضة للطرف الآخر ، لا تجادله ، بل
عليك أولاً أن تطلب منه أن يعيد عرض ما قاله ، ثم تشرح وجهة
نظرك ، وبعد ذلك أسأله عن تعليقاتك بهدوء .

١٣- لا تصدر حكماً مسبقاً عليه بناء علي ملامحة أو أسلوبه أو لهجته أو
طريقة نطقه أو أية صفات سطحية أخرى إلا بعد فترات طويلة من
الاختلاط المباشر .

١٤- راقب مجالاته للمجاملة أو المناورة أو الإثارة ولكن لا تتفعل بها.

١٥- استمع إلي ما تقوله تعبيرات وجهه وحركات يديه ونظرات عينيه
دون أن تتفعل أنت .

١٦- حاول أن تحصل علي صورة كاملة للموضوع بأن تربط بين ما قاله
وما تتوقع منه وما تهدف إليه أنت.

رابط الاستعداد الذاتي:

حتى يستطيع خبير المفاوضات أن يقوم بوظيفته التفاوضية يجب أن يكون في حالة استعداد ذاتي . وهذه الحالة تتطلب مجموعة من الخصائص يمكن إدماجهم على النحو التالي :-

- ١- لا تجلس في جلسة مفاوضات أبدا دون أن تكون مستعدا نفسيا وفكريا ووثائقيًا إذا تتطلب الأمر .
- ٢- التمسك بالثبات الدائم وهدوء الأعصاب .
- ٣- عدم الاستهانة بالخصم أو بالطرف المتفاوض معه.
- ٤- لا تتسرع في اتخاذ قرار واكسب وقتا للتفكير .
- ٥- أن تستمع أكثر من أن تتكلم ودائما ضع باب حصين لفمك ، وإذا تكلمت فلا تقل شيئا له قيمة خلال المفاوضات التمهيدية .
- ٦- لا تدخل في صداقة مع الطرف الآخر أثناء العملية التفاوضية لكن تذكر أن العملية التفاوضية هي أهداف ترنو إلى تحقيقها .
- ٧- يجب أن تثبت في الإيمان بصدق وعدالة القضية التفاوضية التي أنت قائم بها .
- ٨- الحظر والحرص وعدم إفشاء ما لديك دفعة واحدة .
- ٩- لا أحد يحفظ أسرارك سوى شفقتك.
- ١٠- تبني تحليلاتك ومن ثم قراراتك على الوقائع والأحداث الحقيقية ولا يجب أن تبني على التمنيات.
- ١١- الاقتناع بالرأي قبل إقناع الآخرين به.
- ١٢- استخدام الأساليب غير المباشرة غير الملتوية ، وحاول أن تكسب النقاط التفاوضية كلما أمكن ذلك.

١٣- ضرورة تهيئة الطرف الآخر ، وإعداده نفسيا لتقبل الاقتناع بالرأي الذي تتبناه.

١٤- هدوء الأعصاب والابتسامة مفتاح النجاح في العمليات التفاوضية.

١٥- كن دائم التفاوض وأحذر الثورات العارمة والانتقادات الظالمة برباط الجأش وتحلى بالهدوء المطلق والعقلانية الرشيدة .

١٦- التجديد المستمر في طرق وأساليب تناول الموضوعات التفاوضية ولا تضع لنفسك مدرسة فكرية تقليدية يحفظ مداخلها الآخرون . بمعنى التجديد المستمر في طرق تناول العمليات التفاوضية المستقبلية .

١٨- عدم البدء في الحوار التفاوضي بجملة استفزازية أو بنظرة عدوانية أو بحركة تعبر عن الكراهية والتحدي والعدوان .

١٩- التحلي بالمظهر الأنيق المتناسق الوقور المحترم في جميع عمليات العمليات التفاوضية وفي كافة جلساته الرسمية .

٢٠- لا يأس في أي عملية تفاوضية ، ولا هزيمة مطلقة نهائية ودائمة.

٢١- عدم الاندفاع بمظاهر الأمور والاحتياط دائما من عكسها .
خامس الدعم والتحفيز:

إن أهم عامل في المفاوضات هو تفهم الأفراد ولماذا يتصرفون بطريقة معينة ؟ وكيف يمكن دعمهم وتحفيزهم ، وهناك عدة قواعد يجب أن يضعها خبير المفاوضات في الحسبان إذا أراد أن يستخدم الدعم والتحفيز أساساً في العملية التفاوضية ، وهذه القواعد هي :

١- لكل فرد مفاهيم خاصة ودرجة من الغرور ، ونسبة من الطموح تختلف عن الأفراد الآخرين ، ولذلك تختلف درجة الثقة بالنفس وحدود تقبل النجاح والفشل وتختلف من شخص لآخر .

٢- إن الدوافع تختلف من شخص لآخر ، مثلاً هناك بعض أفراد تدفعهم رغباتهم في تحقيق النجاح إذا فشلوا مرة يدفعهم الفشل إلى زيادة

مجهوداتهم في المرة القادمة ، وبالتالي يخلصون في الإشباع الكافي لعلاقتهم الجيدة بالناس لأن دافع الانتماء لديهم أقوى من دافع الإنجاز .

٣- لكل فرد فكرة معينة عن استحقاقاته ، فبعض الأفراد يشعرون بالاكتماء عندما تحقق رغباتهم الأساسية والبعض الآخر لا يتوقف عند حد معين من الطموح المشروع .

٤- يميل معظم الأفراد إلى مقارنة أنفسهم بالآخرين ، وهذا ما يسمى بنظرية المقارنة الاجتماعية في الحوافز وبناء علي هذه النظرية يتساءل الفرد دائماً هل يتلقى نفس الخدمة كالأفراد الآخرين ؟

.. ومن خلال هذه التساؤلات : كيف يستفيد خبير المفاوضات من مهاراته في دعم وتحفيز الآخرين ؟

١- يشعر الطرف الآخر بالتحفيز عندما تشبع حاجاته الأساسية .

٢- يتصرف الطرف الآخر تصرفاً منطقياً في الحدود التي تسمح بها رغباته ، لذلك لا نتوقع منه أن يكون منطقياً كل الوقت .

٣- لكل فرد طريقته المميزة في إشباع حاجاته .

أي أن الأفراد يتصرفون تصرفات مختلفة بعضهم عن بعض لإشباع نفس الحاجات .

٤- لكل فرد حاجات عامة مماثلة ، وعلى خبير المفاوضات أن يكتشف الأولويات من هذه الحاجات .

٥- كل فرد يحاول الحصول علي إشباع متوازن لرغباته ، ولكنه يقبل التخلي عن بعض الرغبات الثانوية لكي يستطيع تحقيق رغباته الأكثر أهمية ، ولذلك فيجب علي خبير المفاوضات أن يركز علي إشباع الرغبات الأساسية للآخرين ، لانه ان يستطيع إشباع كل الرغبات لهم في توقيت واحد .

٦- هناك حاجة اجتماعية أيضاً للانتماء والتفاعل مع الأفراد ، حتى يساعد ذلك للحصول على المساعدة التي تؤدي إلى إشباع الحاجات وتساعد أيضاً على تدعيم العلاقات القوية .

٧- يبحث الطرف الآخر دائماً عن ضمانات ، لذلك امنحه كل الضمانات الإيجابية الممكنة التي في حدود إمكانياتك .

٨- الطريق السليم للوصول إلى علاقة تعاون في المفاوضات هي أن تجعل الطرف الآخر حليفاً لك وليس خصماً لأن طبيعة المفاوضات هي البحث عن مجالات التوافق بينكما واعتبارها هدفاً مشتركاً . السبيل الرئيسي لذلك هو التوصل إلى تحقيق مصالح مشتركة ، وإن أهم مكونات المشاركة في العمل معاً كفريق وخلق علاقة (نحن) بينكما بدلاً من علاقة (أنا - أنت) ، وذلك عن طريق التكامل والتنسيق معاً لتحقيق الأهداف ، وبذلك تصبح فاعلية كل منكما مضاعفة .

٢.٥ المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية:

ترتبط المهارات التفاوضية بمجموعة من المفاهيم الأساسية ، والتي سوف تسعى الدراسة إلى تناول بعض منها على النحو التالي :-

أ- مفهوم القيادة التفاوضية:

إن مفهوم القيادة Leadership يعتبر صفة تدل على القدرة والموهبة على تسير عمل جماعي من خلال استقطاب مجموعة من الناس في سبيل السير نحو تحقيق غاية مشتركة . ويتم تحقيق الاستقطاب عادة من خلال الثقة والإقناع العملي أو للنظري بشخصية القائد أو أشخاص القيادة وغايتهم والإعجاب بسيرتهم وسلوكهم وقدرتهم على إنجاز المهام والاستجابة للتحديدات المطروحة ولا بد من توافر التعاطف والاتصال بين القيادة واتباعها^(١٨) (الموسوعة السياسية ١٩٨٦) .

ويقصد بالقيادة في مجال المفاوضات أي التأثير في الطرف الآخر بحيث يسلم القيادة لك . وتعتبر القيادة سلبية إذا كانت تميل نحو الهجوم أو السيطرة أو التهديد لأنها تنجح في بعض الأحيان ، ولكنها لن تؤدي إلى علاقة مستمرة . أما القيادة الإيجابية فهي تتبع أساليب الدعم والتحفيز أو البحث عن مجالات التوافق أو التكامل فهذه الأساليب هي التي تؤدي إلى علاقة نجاح العمليات التفاوضية .

فالقيادة التفاوضية هي عملية استثارة للجهود المشتركة التي تتم من خلال التفاعل الإيجابي بين الأفراد بحيث يمكن متابعة الجهود لبلوغ الأهداف التفاوضية ، وهى المبادأة في خلق التفاعل للبيئة التنظيمية كجزء من عملية حل العملية التفاوضية من خلال إجراءات جديدة لبلوغ الأهداف التفاوضية لأن القيادة هي بمثابة قوة اجتماعية موجهة نحو تحقيق الأهداف .

فالقائد التفاوضي هو الفرد المناط به توجيه الفعاليات في الموقف التفاوضي باعتباره أحد فريق المفاوضات وهو الشخص القادر في التأثير على فريق المفاوضات الآخر من أجل بلوغ هدف معين في موقف تفاوضي معين ، والقائد التفاوضي الناجح هو الذي يعرف قواعد العملية التفاوضية ، وذلك من خلال معرفة عناصر القوة والضعف الذي يمتلكها وكذلك الذي يمتلكها الطرف الآخر .

فخبير المفاوضات الناجح هو الذي يطلق عليه القائد التفاوضي والذي يجب أن يتسم بالذكاء الاجتماعي الذي يسمح له بالتفاعل النشط مع فريق العملية التفاوضية ، ومع فريق للطرف الآخر .

ويتلخص الذكاء الاجتماعي في النشاط والتفاعل الاجتماعي السوي من خلال حسن التصرف في المواقف الاجتماعية والقدرة على التعرف على

الحالة النفسية للطرف الآخر ، والسعي نحو التوافق الاجتماعي الذي يضمن الأمان للآخرين والالتزام بأخلاقيات المجتمع ومسايره المعايير الاجتماعية والأمثال لقواعد الضبط الذاتي من أجل تحقيق المصلحة لجميع الأطراف ، والسعي أيضا نحو الكفاءة الاجتماعية التي تضمن الكفاح الشريف الذي يتسم بالجهد المرموق من أجل تحقيق الرضا في التفاعلات الاجتماعية وتحقيق التوازن المستمر بين خبير المفاوضات وبيئات العمل المختلفة^(١٩) (عثمان ٢٠٠٤) .

وقد تناولت المؤتمرات العالمية مفهوم القيادة بأسلوب تحليلي معاصر وعلى سبيل المثال :

المؤتمر العالمي عن القيادة في زمن المتغيرات ، والمؤتمر العالمي عن مبادئ القيادة^(٢٠) ، وسوف تقتصر الدراسة لتناول آراء اثنين من المحاضرين في تلك المؤتمرات هما : رودولف ديليو جوليان^(٢١) وباك ولش^(٢٢) ، وذلك من خلال تناول وجهات نظرهم عن المفهوم المعاصر للقيادة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية ، وذلك فيما يلي:-

_ وجهة نظر _ رودولف ديليو جوليان ، وي طرح جوليان سؤال استراتيجي في بداية حديثه عن مفهوم القيادة وهو: هل يولد القادة ؟ ويضع إجابة عن تلك السؤال بقوله : اعتقد أن القيادة تصنع ولا بد على القادة أن يدرك ما يحدث من حوله عن طريق التعليم المستمر لان هناك طرق عديدة غير تقليدية للتعليم . فيمكن أن يتعلم الفرد من النماذج التي يتفاعل معها مثل التعلم من معلميك أو أساتذتك ، وأيضاً من خلال الاطلاع الدائم على الكتب والأبحاث والدراسات ، ويمكن أيضاً للفرد أن يتعلم من خلال ممارسته للعمل أثناء التفاعل مع الآخرين ، وذلك بالاختلاط المباشر لان الفرد يستطيع أن يقتض خبرات العمل ثم يطورها وينفذها بنفسه وبهذه الطريقة يمكن للفرد أن يطور من ذاته

بأسلوب فعال . لان القيادة ليست مرتبطة فقط بإدارة المنظمات والهيئات ، ولكنها مرتبطة بأنواع المفاوضات في شتى المجالات ، وخصوصا أثناء الأزمات والكوارث ، لان الفرد يجب أن يتعامل مع الصعاب ، وان يتعامل معها بجدية .

والقيادة تعنى أن يكون للفرد أهداف ذات قيم ، وان تكون مرتبطة دائما بالنظرة المستقبلية التي تجعله دائم التطلع إلى بر الأمان ، ويتم ذلك من خلال الإيمان بما تعتقد من خلال النظرة الاستراتيجية التي يمكن أن تحقق أهدافك بنجاح ، وهذه النظرة الاستراتيجية يجب أن ترتبط بأربع مبادئ هي :

(المبدأ الأول) _ البعد عن العنف _ لان أهم الأسباب التي تؤدي إلى نجاح القيادة هو عدم اللجوء إلى العنف لان الوداعة تساعد على تطوير الأفكار نحو التصرفات السليمة التي تخلوا من القسوة .

(المبدأ الثاني) _ التفاؤل والأخلاقيات _ لأنه من الصعب أن تحقيق النجاح وأنت متطلع دائما إلى النظرة المتشائمة ، ولا بد أن يكون لديك أخلاقيات حتى تصبح قائدا ناجحا محبوبا ، وذلك من خلال تحقيق العدالة للآخرين عن طريق المساواة في الحقوق والتواضع في التعامل .

(المبدأ الثالث) _ الشجاعة _ لان كثيرين لا يعلمون طبيعة الشجاعة المقصودة في القيادة ، وكثيرين يخطئون فهم الشجاعة فالشجاعة القيادية هي عدم الشعور بالخوف .

وعلى سبيل المثال : في مجال النقل البحري نجد القائمين بالسلامة والأمن في البحار يجب أن يتمتعون بالشجاعة خصوصا أثناء الأزمات والكوارث البحرية التي تتطلب من القيادة التفاوضية أثناء عمليات الإنقاذ أن يستعاملوا مع تلك الأزمات والكوارث البحرية بمنتهى الشجاعة حتى

ينقذوا ممن هم في حاجة إلى مساعدتهم من أجل إنقاذ الأرواح والممتلكات ، وهذا ما تهدف إليه الاتفاقيات الدولية في البحار وعلى سبيل المثال اتفاقية (SOLAS).

فالفرد لا يمكنه القضاء تماما على المخاوف ، ولكنه يمكن أن يقلل من الازعاجات التي تزيد من المخاوف أو التردد أثناء قيادته للتفاوضية وخصوصا أثناء مواجهة الأزمات والكوارث^(*) .

(المبدأ الرابع) _ تقييم المخاطر _ ويطرح جوليان سؤال مرتبط بهذا المبدأ وهو كيف تجاوب على الأسئلة أو تفكر في شيء معين ؟ ويقدم إجابة على تلك السؤال بقوله : أن القائد يتخذ الكثير من القرارات وهذه القرارات لها مخاطرها ، ولذلك يجب تقييم المخاطر ، وذلك يحتاج إلى تدريب فاعلم القيادات العالمية في كافة التخصصات يتدربون على كيفية اتخاذ القرار ، وعلى كيفية الإجابة على التساؤلات وكيف يتفاوضون وكيف يفكرون قبل أن يتكلمون^(*) .

_ وجهة نظر _ جاك ولش : يشير جاك ولش في بداية حديثه عن القيادة بقوله : وأنا أمارس عملي كرئيس لجنرال اليكتريك فكان هناك كثيرين لا يعلمون كيف يتصرفون أو يتفاعلون من أجل إنجاز أعمالهم وكان هذا بمثابة شيء مريع ، وبصفتك قائد يجب أن تعلم هؤلاء الأشخاص كيف يصبحوا قيادات في عملهم ولكن بطريقة إلى حد ما يجب أن تكون حساسة حتى لا يفاجئون بما هم عليه .

لان ليس للقائد أن يتخذ قرارات تعسفية بمجرد أن وجد خلل من الأشخاص لان هناك ثلاث مبادئ يجب على القائد أن يتبعها هي :

(المبدأ الأول) _ العمل الجماعي _ ويشير جاك ولش بأنه لا يمكن أن يتم العمل الجماعي بنجاح بدون التعاطف في التعاملات والتفاعلات مع

الآخرين من خلال تقديم المساعدة ، وتقديم الدعم حتى يصلوا الجميع إلى ما يريدون ولكي يصل الجميع إلى طريق النجاح يجب التخلي والتنازل عن التنافس السلبي ، وذلك من خلال مساعدة الآخرين على وضع استراتيجيات تساعد على كيفية تنمية مهاراتهم القيادية لان لا أحد يريد أن يكون في الفئة الأدنى فالحقوة تؤدي إلى انهيار الأفراد ولذلك يجب دائما على القائد أن يشجع الآخرين لان الجوانب النفسية والعاطفية هي اكثر العوامل التي تؤدي إلى نجاح الآخرين .

لان القلق هو من الأسباب الرئيسية الذي يفسد العمل الجماعي ، ويفسد أيضا التفاعلات الاجتماعية ، ولذلك لابد من وجود حوافز إيجابية ، ولابد أن يلتزم الفرد الصمت حينما تكون هناك علاقات متوترة .



(المبدأ الثاني) _ الثقة بالنفس _ فالقائد يجب دائما أن يكون معلم ومدرّب ، ويجب ألا يفعل كثيرا بالأمور الجانبية ولابد أن يجعل من التصورات الإيجابية شيء ملموس ، فالقيادة التفاوضية هي إنجاز الشيء المكلف به من خلال تجديد المعرفة واكتساب الخبرات وتحديد القيم التي يجب أن يسير عليها القائد لان السلوك يرتبط بالقيم من أجل تحقيق المهام الإيجابية المطلوبة .

السلوك + القيم = تحديد المهام الإيجابية المطلوبة

ويوضح جاك ولش بان القائد الذي ليس لديه قيم ليس لديه مهمة ، لان هناك علاقة تكاملية بين المهمة والقيم فالصرحة مهمة جدا ، وتساعد على نجاح العمل ، وعدم الصراحة تسبب المشاكل ، وان لم يكن لدى القائد

صراحة لا يمكن أن يتفق به الآخرون . ولذلك يجب أن تكون هناك صراحة مع من تعمل معهم حتى تحصل على آرائهم ، ويجب أن يفرق القائد بين من يتفق معه من لا يتفق معه في الآراء من أجل تجنب السلبية والسعي نحو تحقيق المهام الإيجابية المطلوبة من خلال تقارب الآراء بالإقناع المتبادل من خلال مشاركة الخبرات ، ومن خلال البحث عن البدائل الجديدة دون التعصب لموقف معين .

(المبدأ الثالث) _ التوازن _ يقول جاك ولش بان هناك حكمة إغريقية مؤداها أن " أي شيء تفعله في الحياة بالتوازن اعتقد بأنه سوف ينجح " والقائد يجب أن يضع الأهداف المتوازنة التي تفسر طبيعة الأمور الواقعية والأمور غير الواقعية ، وتراعى هذه الأمور أثناء وضع الاستراتيجيات المستقبلية ، وحتى تنجح هذه الاستراتيجيات يجب أن تكون متوازنة^(٢٠)) المؤتمر العالمي عن مبادئ القيادة (٢٠٠٥) .

ولذلك فالقيادة تعتبر فن وعلم وتعلم لأن القيادة هي الناس فرادى وجماعات ، ولهذه الحقيقة البسيطة إنه لا يمكن إخضاع الطبيعة البشرية للقوانين العلمية بصفة مطلقة ، علينا أن نتوقع بعض المتناقضات ، فنحن مخلوقات يميزها التكوين العاطفي الذي هو من أسرار الله في خلقه ، وبه يسر لنا التكيف مع تحولات الظروف ، ثم اكتساب صفات جديدة ، لأن إجابة الحركة في المساحات المتاحة

— وإن كانت ضيقة — عمل رائع ، وقد يساعد ذلك في إنجاز المهام في الحياة الاجتماعية ، لأن ذلك يعتبر موهبة غير مكتسبة — غالباً — بالتعلم ، والقادة العظماء في كافة الميادين والمجالات هم فنانون أكثر من كونهم علماء .. إذن فجوهر القضية هو كيفية التعلم من أجل نجاح المهام الإيجابية أثناء التفاعلات الاجتماعية . لأن القائد في مختلف التخصصات يجب أن يتميز بمجموعة من الصفات هي :-

- ١- مستوى غير عادي من الأخلاق الشخصية ، والتواضع ، وإيجابية السلوك والقيم .
 - ٢- قدر كبير من الطاقة والنشاط .
 - ٣- البراعة في ترتيب الأعمال حسب أولوياتها.
 - ٤- التحلي بقدر كبير من الشجاعة والتفاؤل والحكمة في التصرف .
 - ٥- القدرة على تحديد الهدف الصحيح والسعي إليه.
 - ٦- الحفاظ على مستوى ثابت من الحماس والإلهام والتحرر من الخوف بقدر الإمكان.
 - ٧- الاحتفاظ بطريقة تفكير متزن ومعتدل وواقعي.
 - ٨- مد يد المساعدة والتفويض والدعم للآخرين كي يتقدموا ويحققوا النجاحات المطلوبة .
- وهناك مهارات لممارسة القيادة في أوقات العمليات التفاوضية ويمكن للدراسة أن توضح بعض هذه المهارات ، وذلك على النحو التالي :-
- ١- احترام الآخرين وعدم التقليل من شأن أحد .
 - ٢- العمل على تهدئة المواقف النائرة .
 - ٣- تشجيع من يستحق والسعي نحو تحقيق أماله .
 - ٤- النظر إلى العمل التفاوضي من خلال منظور التعلم والإبداع .
 - ٥- ممارسة العملية التفاوضية من خلال مبدأ المسؤولية التي تساعد على تحقيق التقدم والبحث عن الأفضل.
 - ٦- يجب أن يكون هناك مثل أعلى للتمثل به يساعد على التفكير السليم ويقوم القيم الأخلاقية .

٧- الابتعاد كل البتد عن العنف لأنه يعقد الأمور ويشعل الأزمات .

٨- لا ينبغي أن تكون الأهداف مجرد أشياء جديدة نقوم بها في المستقبل لكنها يجب أن تكون مسئولية والتزام في حل المشكلات القائمة والمستقبلية .

٩- القيادة التفاوضية لا تعني أن تسمح للرائق الخلاقية أن تشب من أجل توظيف كل الطاقات لإخمادها فالقيادة التفاوضية تعنى وضع حصار شامل للخلافات منذ البداية والسيطرة عليها .

والقيادة التفاوضية يجب أن ترتبط بالمعنويات المرتفعة لان المعنويات يجب أن تكون على رأس الأولويات..

فمن الصعب أن تجمع بين الأداء للرفع والروح المعنوية المنخفضة ولذلك فإن أهم مسئوليات القائد الحقيقي مراقبة علامات التدهور أو الانخفاض في الروح المعنوية أثناء عملية التفاعل .

لان ذلك يرتبط دائما بعدم وجود تعاون أو حماس أو التزام بين فريق العمل والبحث عن أخطاء الآخرين وخلق المشكلات وأيضاً عدم فهم الفريق لطبيعة العمل وسوء التواصل والتعامل بينهم على أساس من العداوة المتحيزة ، و من هذه المحاذير، يتحتم على القائد أن يسعى إلى خلق بيئة تتمتع بالروح المعنوية العالية للمتحفزة والطموحة إلى الأفضل ، مما يجعل الفريق كله يستمتع بعمله معاً ومع قائدة ، بعقل منفتح وبناء مشاعر يعبر بها إليهم ويعبر بها بعضهم إلى بعض واعتراف مشجع منه بإنجازهم مع عدل مطلق بينهم ودفعهم إلى تنمية ذاتهم^(٢١) (هوفر ٢٠٠٢).

بـ مفهوم التقدير التفاوضي:

يستخدم مصطلح التقدير في العمليات التفاوضية من خلال تحديد هدف معين وعملية من نوع خاص . أما الهدف فهو تقدير القيمة لنشاط أو برنامج أو فعل معين . أما العملية فهي قياس الدرجة التي يتحقق عندها هذا النشاط أو البرنامج أو الفعل القيم المنسوبة إليه ، والمتوقع منه تحقيقها .

ولذلك يعتبر _ التقدير التفاوضي _ هو القياس للنتائج المرغوبة وغير المرغوبة لعملية تفاوضية معينة تهدف إلى تحقيق هدف ذات قيمة خاصة ، ولذلك فالتقدير هو علاقة بين نشاط معين وقيمة خاصة أما الجانب المنهجي لهذه العلاقة هو قياس النتائج أو الآثار المترتبة على هذه العملية . وهناك مبادئ وأنواع لتنمية مهارات التقدير التفاوضي يمكن للدراسة أن نتناول بعض منها على النحو التالي :-

أولاً- مبادئ التقدير التفاوضي:

ترتبط مبادئ تنمية مهارات التقدير التفاوضي بأربع مبادئ أساسية هي:-

_ المبدأ الأول _ (صياغة الأهداف) يرتبط هذا المبدأ بكيفية صياغة أهداف العملية التفاوضية من حيث الأهداف الرئيسية أو الفرعية والتي يطلق عليها الأهداف القصوى للعملية التفاوضية ، وتحديد نتائجها المتوقعة وغير المتوقعة ومحاولة قياسها .

_ المبدأ الثاني _ (تحديد المعايير) وذلك من خلال تحديد معايير التحقق من فاعلية العملية التفاوضية مع الأخذ في الاعتبار وضع البدائل قبل الشروع في تحقيق الأهداف .

_ المبدأ الثالث _ (وضع المقاييس) وذلك من خلال تحديد احتمالات الخطأ في القياس ، والعمل على تقليل هذه الاحتمالات .

ـ المبدأ الرابع ـ (فهم النتائج) وذلك من خلال تفسير وتحديد مدى النجاح أو الفشل في قدرة العملية التفاوضية على تحقيق الأهداف المنشودة .

ثانياً أنواع التقدير التفاوضي:

وهناك أنواع مختلفة للتقدير التفاوضي ويمكن للدراسة أن تحدد ثلاثة أنواع على النحو التالي :-

ـ النوع الأول ـ (التقدير التفاوضي المقارن) وهذا النوع من التقدير يتم المقارنة بين أنواع العمليات التفاوضية المشابهة للعملية التفاوضية التي يرجى تناولها ، وذلك من أجل معرفة النتائج التي تم التوصل إليها من خلال الأهداف والتي تم إنجازها بنجاح .

ـ النوع الثاني ـ (التقدير التفاوضي المبني للعملية التفاوضية) وهذا النوع من التقدير يتم بتقدير العملية التفاوضية ذاتها ، من خلال فحص أهداف العملية ، وتحديد المعايير ووضع المقاييس ، وترقب النتائج المرغوب فيها .

ـ النوع الثالث ـ (التقدير التفاوضي البعيد المدى للعملية التفاوضية) وهذا النوع مرتبط بمدى تناول العملية التفاوضية من خلال الترتيب الزمني ، والظروف المختلفة ، ويطلق على هذا النوع التقدير التفاوضي التنبؤي ، وله ثلاث خطوات واضحة في تناوله هي:

ـ الخطوة الأولى ـ (معرفة محتوى الأهداف المنشودة) وترتبط هذه الخطوة بوضع مجموعة من التساؤلات هي : ما هو محتوى الأهداف التي سوف يتم تقديرها ؟ وهل نريد إحداث تغيير في المعرفة الحالية أو الاتجاهات ، أم أن التغيير الذي نريده أن يحدث في بعض الجوانب التي نرجوها الأهداف المنشودة ؟

ـ الخطوة الثانية ـ (التعرف على طبيعة المستفيدين من العملية التفاوضية) وترتبط هذه الخطوة أيضا بمجموعة من التساؤلات هي : من هم المستفيدين من العملية التفاوضية ؟ وما هي ثقافتهم وطبائعهم وتخصصاتهم ؟ وما هي افضل الطرق لتحديد النجاح أو الفشل التي تتناسب مع طبيعة المستفيدين ؟

ـ الخطوة الثالثة ـ (التعرف على مدى التأثير المرغوب) وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات هي: هل تهدف للعملية التفاوضية إلى تحقيق نتائج على نطاق واسع أم على أثار محدودة ؟ وهل هناك مستويات معينة للأداء سوف يتم تناول العملية من خلالها ؟ أم أن هناك مستوى محدد المعلم ؟

جـ مفهوم المعايير التفاوضية:

يرتبط مفهوم المعايير التفاوضية بأربع أنواع من المعايير التي يمكن أن يحتكم عليها لتحديد مدى نجاح العملية التفاوضية المراد تقديرها وهذه المعايير هي :-

ـ المعيار الأولـ (الجهد Effort) ويتحدد نجاح العملية التفاوضية من خلال قياس معيار الجهد الذي يشمل عدد من الأنشطة والتفاعلات ونوعيتها ، وهذا يعنى تقدير الطاقة المبذولة لنجاح المفاوضات وقياس الجهد يرتبط بالإجابة على مجموعة من التساؤلات هي :

مدى الطاقة المبذولة أثناء ممارسة التفاعل والاختلاط والأنشطة المختلفة ؟ وما هو مجال المفاوضات المرتبط بالعملية التفاوضية ؟ وما الوسائل المتخصصة لتحقيق الأهداف المرغوبة ؟

ـ المعيار الثاني ـ (الأداء Performance) ويتجه هذا المعيار لتحديد نتائج الجهد لا إلى الجهد المبذول ذاته ، وهذا المقياس يتطلب تحديدا

واضحاً للأهداف في ضوء النتائج المنشودة ، وما الذي تحقق من بين الأهداف الرئيسية والفرعية ، وهل التغير المرغوب تم أو ظهر بالفعل أم لا ؟

ـ المعيار الثالث _ (ملاءمة الأداء Performance Adequacy)
ويتعلق هذا المعيار بدرجة فعالية الأداء وملاءمته لنوعية المفاوضات .
لأن الملاءمة هي مقياس نسبي يعتمد على تحديد الآثار المترتبة من المفاوضات على موضوع العملية التفاوضية ككل .

ـ المعيار الرابع _ (العملية Process) ويتعلق هذا المعيار بالعملية التفاوضية التي يمكن أن تساعد على اكتساب الخبرات عن طريق الأداء والأهداف التي تم تحقيقها . لأن العملية التفاوضية يتم تحديدها وفق تخصصها وظروف المختلفة المحاطة بها .
ـ مفهوم أبعاد القرارات التفاوضية الجماعية :-

يستخدم هذا الأسلوب على أنماط القرارات التفاوضية الجماعية وذلك من خلال بعدين أساسيين هما :-

ـ البعد الأول _ (فحص القرار) وهو الذي يتفحصه الفريق التفاوضي أثناء العملية التفاوضية من أجل اتخاذ القرارات الملائمة ، وذلك من خلال المستوى الجماعي .

ـ البعد الثاني _ (درجة مسئولية القرار) ويرتبط بمدى الالتزام بالمسئولية التي يمكن للفريق التفاوضي أن يكون متمتع بها ، وهذا البعد مرتبط بالقرارات التي يتخذها تلك الفريق .

وهاتين البعدين السابقين يترابطان بمستوى المفاوضات الجماعية ويستلزم ذلك وجود فريق تفاوضي والذي يمكن أن يطلق على قراراتهم (القرارات التفاوضية الجماعية) والتي تفرضها طبيعة العملية التفاوضية وذلك من

خلال اشتراك مجموعة من المفاوضين حيث تتوقف فعالية القرار الجماعي على عدة عوامل منها :

قدرات أعضاء الفريق التفاوضي ، ودرجة التعاون التي تتحقق بينهم وتحمل المسؤولية ، والعلاقات التفاعلية الشخصية بين الفريق التفاوضي ، لان هذه العوامل تنعكس على القرارات النهائية^(٢٢) (المصري ٢٠٠٠).

هو مفهوم عوامل التأثير التفاوضي:

أن أساس العملية التفاوضية ترتبط بكيفية الإقناع لجميع الأطراف بعيدا عن العنف أو الإكراه ، ولذلك فإن التأثير الإقناعي هو التأثير الإيجابي بالاقتناع بحقائق الأمور من خلال الحوار والنقاش لتغيير موقف الطرف الآخر لكي يشعر بمميزات التغيير ، ويستوجب أسلوب التأثير الإقناعي الصراحة والتركيز على المنطق السليم وفقا لظروف الموقف ، ويتم ذلك من خلال أربعة عوامل أساسية هي :-

ـ العامل الأول _ (المحددات التأثير) إن فاعلية التأثير في سلوك الآخرين أو استجاباتهم يتوقف إلى حد كبير على معرفة وفهم المحددات الأساسية للتأثير ، مثل تحديد المؤثرات إذا كانت موجه نحو (شخص أو تنظيم) وبناء على ذلك يتم تحديد أسلوب التأثير الذي يتطابق مع الظروف المحيطة بالعلاقات التفاعلية .

ـ العامل الثاني _ (الطرف المستهدف بالتأثير) إن عملية المعرفة الكافية والفهم الصحيح لخصائص شخصية الطرف المستهدف بالتأثير تساعد إلى حد كبير على تحديد الأسلوب المناسب الواجب استخدامه لأحداث التأثير المرغوب . فالشخصية المتشددة لا يصلح معها أسلوب الفرض ، وعلى العكس فإن أسلوب الترغيب والإقناع قد تساعد على أحداث التأثير المرغوب ، وبدون تضيق للوقت والجهد المبذولين في ذلك كما أن شخصية الطرف المستهدف بالتأثير التي تتصف بالتشكك قد يكون

من الملائم استخدام أسلوب الإقناع البرهاني أي تقديم البراهين الملائمة للإقناع ، وغير ذلك من الشخصيات المتنوعة .

ـ العامل الثالث _ (خصائص التأثير) ترتبط خصائص التأثير بقدرة الإقناع لان كلما زادت القدرة على المفاوضات وإحداث تأثير إيجابي فعال كلما اكتسب خبير المفاوضات خصائص جديد في التأثير ، وكلما زادت خبرته ومعلوماته مما تساعده في العمليات التفاوضية المستقبالية.

ـ العامل الرابع _ (الظروف المحيطة بالموقف) أن التأثير الفعال لا يتم من فراغ ؛ بل يتم في ظل ظروف موقفه محيطة ، والتي يجب تقديرها ودراستها بعناية من اجل تحقيق الأهداف المرغوبة^(٢٣) (الريس ٢٠٠٠).

و- مفهوم خبير المفاوضات (المفاوض المحترف):

ترتبط حرفة المفاوضات بخبير المفاوضات (المفاوض المحترف) والعمليات التفاوضية المتنوعة في مجال متخصص والتي يمكن وصفها بأنها مجموعة من العمليات التي يقوم بها المفاوضون على سبيل المثال في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وهي ترتبط بالموقف التفاوضي وفق منظومة مفاوضات الأمن الاقتصادي البحري والتي تضم أنواع متعددة ، وهناك خصائص وصفات لخبير المفاوضات (المفاوض المحترف) يمكن للدراسة أن تتناول بعض منها فيما يلي :-

- ١- القدرة على تصور المشاكل في مجملها وعدم الخوض في التفاصيل .
- ٢- القدرة على تحليل المواقف ومعرفة جوانبها المختلفة ليصل إلى المعلومات اللازمة التي تساعده أثناء العملية التفاوضية .
- ٣- القدرة على التقدير الشخصي حين تكون المعلومات المتاحة قاصرة أو مجزأة أو غير صحيحة .
- ٤- القدرة على اتخاذ القرارات وحسن التصرف في الأزمات والكوارث .

- ٥- القدرة على تنظيم الوقت وحسن استغلاله .
- ٦- المرونة في تقبل آراء الغير والاستعداد لملائمة الذات مع الظروف المتغيرة .
- ٧- الاتزان النفسي واستقرار المشاعر وتحديد الاتجاهات .
- ٨- الإلمام بالعلوم ذات الأبعاد الاستراتيجية مثل : علم الاجتماع وعلم النفس والعلوم الأمنية والاقتصادية والقانونية والبحرية والعسكرية والدبلوماسية وغيرها من خلال التعرف على الأسس النظرية لتلك العلوم وكيفية تطبيقها في الواقع التفاعلي .
- ٩- قوة التحمل ونضج للشخصية من الخصائص التي يجب أن يتمتع بها خبير المفاوضات ويكون على قدر من التحرر من الغموض أو الكبرياء .
- ١٠- اليقظة المستمرة وهي من صفات خبير المفاوضات ، وضرورة الاستعداد الدائم لأي عملية تفاوضية قائمة على حسن التخطيط والتنظيم والإعداد ، وتوزيع الأدوار والتدريب والتنسيق^(٢٤) (عثمان ٢٠٠٤) .
٣. مفهوم تنمية السلوك التفاوضي:
- ترتبط تنمية السلوك التفاوضي بمجموعة من السمات الأساسية مثل :
- (السمة الأولى) _ المهارة _ وتتخذ المهارة ثلاث أشكال هي :
- _ المهارة الإدراكية _ وتعني انعكاس حسي تلقائي لصفات وخصائص شئ مألوف ومتداول وغير مبهم . _ المهارة الفكرية _ وهي أسلوب أو تكتيك تلقائي لحل مشكلة سبق مواجهتها . _ المهارة الحركية _ وهي فعل تلقائي يتشكل كنتيجة لتحولات متكررة للشئ ..
- (السمة الثانية) _ الطلاقة _ هي إنتاج أو توليد استجابات وحلول كثيرة لمشكلة من المشكلات أو تقديم إجابات على سؤال ما أو احتمالات أو نتائج .

(السمة الثالثة) _ المرونة _ وهي القدرة على التفكير في البدائل لمشكلة أو موقف ، ومعنى أن يكون الشخص مرناً هو أن يغير من اتجاه تفكيره من أجل التكيف مع المواقف الجديدة .

(السمة الرابعة) _ الأفكار الحسية _ وتعنى القدرة على التفكير في الأفكار التي تؤدي إلى حل المشكلة .

(السمة الخامسة) _ الإبداع _ الإبداع ظاهرة قابلة للتعلم متى أعطى للفرد الفرصة ، والإبداع الفردي يمكن أن ينتقل إلى الإبداع الجماعي وهذا ما يطلق عليه ثقافة الإبداع ، وتلعب الجوانب المعرفية مثل الذكاء والقدرات الفعلية ، وكذلك الجوانب الوجدانية مثل الذكاء العاطفي الذي يكون له دوراً في تنمية الإبداع من خلال الوعي بالقدرات والاستعدادات الشخصية^(٢٥) (عثمان ؛ ٢٠٠٤) .

(السمة السادسة) _ التفسير _ يستخدم المفاوضون التفسير في العمليات التفاوضية من أجل تحليل وفهم الأهداف بحيث يقود ذلك إلى الحل ، ويمكن استخدام البدائل لتفسير التناقضات مع وضع تصورات تقود إلى الحل ويتطلب التفسير التعرف على المعلومات المعطاة المرتبطة بالعوامل التي تتعلق بالهدف والمشكلة .

(السمة السابعة) _ بناء السيناريو _ يحاول المفاوضون بناء تصورات تساعد على تقديم الحل المناسب من خلال البدائل في ضوء المحكات التي توصلت إليها العملية التفاوضية .

(السمة الثامنة) _ التفكير الاستراتيجي التفاوضي _ ترتبط هذه السمة بالتفكير العلمي الواضح وهو عبارة عن القدرة على التفكير المنطقي الواضح المعالم ؛ ووجه النظر الشاملة وهي عبارة عن القدرة على رؤية الصور جميعها متكاملة ؛ والتعبيرية وهي عبارة عن القدرة على نقل

التفكير إلى الآخرين ؛ القدرة على توضيح الغموض هو عبارة عن العمل بفاعلية في المواقف التي تكون فيها المعلومات بالغة الدقة^(٢٦) (عثمان ٢٠٠٤) .

ح. مفهوم القياس التفاوضي:

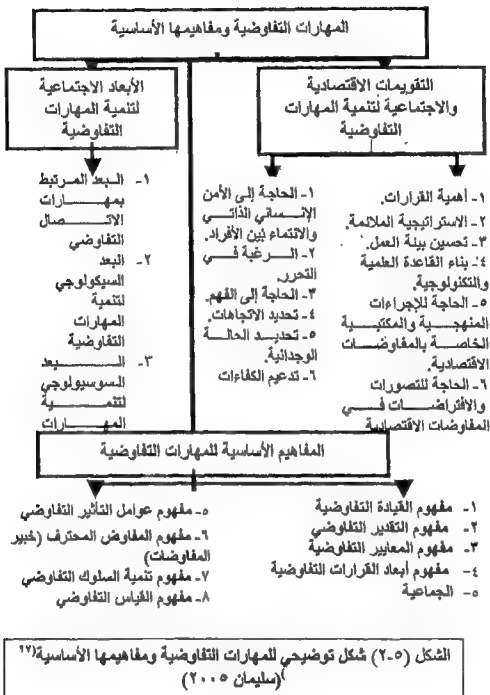
يعتبر مفهوم القياس التفاوضي من المفاهيم التي ترتبط بتحديد الأهداف أو النتائج ، ويرجع أهمية هذا المفهوم لثلاث أسباب رئيسية:-

١- استخدام المقاييس يساعد على اكتشاف العلاقات بين التفاعلات التفاوضية بصورة علمية من خلال جمع البيانات والمعلومات وبواسطة المقابلات والتي يستخدم فيها طرق وأساليب البحث الاجتماعي .

٢- إمكانية توصيل نتائج العملية التفاوضية للآخرين حيث تساعد على نقل المعلومات التفاوضية بين خبير المفاوضات والأطراف الأخرى من خلال الرصد الدقيق المستفيد لنتائج العملية التفاوضية والمراحل التي مرت بها والتوقيت الزمني والإجراءات التفاوضية المتبعة .

٣- أن خبير المفاوضات قد يتناول موضوعات تفاوضية متخصصة تتضمن مفاهيم على درجة عالية من التعقيد ، وذلك يتطلب قياس درجة فهم الآخرين لهذه المفاهيم أو اللجوء إلى وضع دليل توضحي لستك المفاهيم في التقرير التفاوضي ، وذلك يحقق نتائج إيجابية نحو العملية التفاوضية من أجل إزالة الغموض في الفهم .

وبعد أن تناولت الدراسة في هذا الفصل المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية سوف تحاول الدراسة أن توضح هذا الترابط من خلال شكل توضيحي ، وذلك على النحو التالي :



قد تناولت الدراسة في هذا الفصل المهارات التفاوضية ومفاهيمها الأساسية ، وذلك من خلال ثلاث عناصر أساسية قد تناول العنصر الأول : التقويمات الاقتصادية والاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية وقد ركزت التقويمات الاقتصادية لتنمية المهارات التفاوضية على ستة تقويمات هما : (القرارات) باعتبارها عملية اجتماعية ترتبط أساسا بكافة الأبعاد الإدارية ؛ (الاستراتيجية الملائمة) باعتبارها الإطار العام أو الخطط العريضة التي ترسمها السياسة التفاوضية (تحسين بيئة العمل) لان بيئة العمل هي بمثابة المحيط التفاعلي لأي عملية تفاوضية ؛ (بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية) لان العلاقة بين مفهومي العلم والتكنولوجيا تعتبر علاقة تكاملية فالعلم هو المعرفة ويساعد على إدراك الحقائق أما التكنولوجيا تعنى تطويع وتوظيف الإمكانيات لتلبية الاحتياجات في إنجاز العملية التفاوضية ؛ (الحاجة للإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بالمفاوضات الاقتصادية) لان الجانب المنهجي هو الذي يختص بالمعالجة معتمدا على أسلوب البحث العلمي المنهجي المنظم أما الإجراءات المكتبية فترتبط بكيفية استخراج البيانات والمعلومات كمواد علمية ترتبط بالعملية التفاوضية ؛ (الحاجة للتصورات والافتراضات في المفاوضات الاقتصادية) وذلك من خلال وضع إطار من التصورات والافتراضات للاستراتيجية التي سوف يتم الاعتماد عليها لتناول العملية التفاوضية .

وقد ركزت التقويمات الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية على ستة تقويمات هما : (الحاجة إلى الأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفراد) من خلال التعاطف والثقة والاحترام المتبادل لان ذلك يؤدي إلى إزالة الفجوات في كافة التفاعلات الاقتصادية والاجتماعية (الرغبة في التحرر) فالمفاوضات تنتج للأفراد مقدار من الحرية التي يريجونها الأفراد

ففي تفاعلاتهم الاجتماعية من خلال رغبتهم الذاتية في تسوية منازعاتهم وعقد اتفاقاتهم من خلال العمليات التفاوضية (الحاجة إلى الفهم) ان هذا التقويم يساعد على إزالة التخطئ أثناء العملية التفاوضية لأنه تقويم أساس نحو المعرفة الصحيحة ؛ (تحديد الاتجاهات) والتي تعتمد على القوة الإدراكية للأفراد في التفريق بين ما هو مقبول وآخر غير مقبول ، وبالتالي فالاتجاهات يمكن أن تكون إيجابية أو سلبية ؛ (تحديد الحالة الوجدانية) أن الحالة الوجدانية ترتبط بسلوك الشخص وتحدد طبيعة شخصيته وبالتالي فالحالة الوجدانية هي العامل الأساسي التي تؤثر في الجوانب الانفعالية أثناء التفاعلات التفاوضية (تدعيم الكفاءات) ان هذا التقويم يعتمد على إشباع الحاجات الإنسانية مثل الحاجة المادية والحاجات المعنوية مثل التقدير الاجتماعي من خلال تفوقه في عملة التفاوضي .

أما العنصر الثاني : فقد ركز على الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية ، وذلك من خلال ثلاث أبعاد اجتماعية ، وذلك بداية (بالبعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي) باعتباره العملية أو الطريقة التي يتم عن طريقها انتقال المعرفة من شخص لآخر ، وقد وضحت الدراسة أن هناك ثلاث أشكال للاتصال التفاوضي ترتبط بثلاث أنواع هم :

(النوع الأول) الاتصال الشخصي الفردي . و (النوع الثاني) الاتصال الجماعي و (النوع الثالث) الاتصال الجماهيري ؛ وقد وضحت الدراسة أن عملية الاتصال التفاوضي ترتبط بأربعة عناصر رئيسية : المرسل (خبير المفاوضات) ، الرسالة (العملية التفاوضية) المستقبل (المتفاوض معهم) ووسيلة الاتصال التفاوضي .

أما أهم قنوات الاتصال التفاوضي فقد وضحتها الرسالة من خلال الوسائل المكتوبة ، والوسائل الشفوية المباشرة ، والوسائل السمعية البصرية ، والوسائل الإلكترونية .

وقد تناولت أيضا الدراسة من خلال هذا العنصر المفاوضات كعملية اجتماعية إتصاليه باعتبارها طريق للحوار المثمر ، وقد أظهرت أن هناك اختلافات جوهرية لطبيعة تلك الحوار ، وبالتالي لان المفاوضات هي بمثابة استراتيجيه للغة الحوار تتميز في طبيعتها عن الإقناع أو التسوية أو التنازل .

فالمفاوضات في طبيعتها الاختلافية تتميز بإتاحة الفرصة لتبادل المعلومات ومعرفة كل طرف للآخر من خلال لغة الحوار وأيضا تساعد على إقامة علاقات نامية ومستمرة .

أما البعد الثاني من الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية ، (البعد السيكلوجي لتنمية المهارات التفاوضية) وقد وضحت الدراسة أن هذا البعد يرتبط بالسلوك الإنساني التفاوضي باعتبار أن هناك قواعد تتحكم في السلوك الإنساني يجب أن يتعرف عليها خبير المفاوضات ، وبالإضافة إلى ذلك هناك اعتبارات ترتبط بالانطباع الشخصي من أجل تفهم الآخرين وخلق انطباع طيب لديهم ، ومن الاعتبارات التي ترتبط بالبعد السيكلوجي والتي تحدد التصرفات مثل: التصرفات الشخصية ، والتصرفات المحددة تنظيميا والتصرفات المتوقعة من الطرف الآخر أثناء العملية التفاوضية ، وهناك أيضا التصرفات الغامضة والتصرفات المتعارضة .

أما البعد الثالث من الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية هو (البعد السوسيولوجي لتنمية المهارات التفاوضية) وقد ارتبط هذا البعد بمجموعة من الاعتبارات مثل : الاتصال الاجتماعي الفعال والذي يجب أن يتبعه خبير المفاوضات أثناء العمليات التفاوضية ، وقد ارتبط هذا البعد أيضا بكيفية طرح الأسئلة أثناء التفاعل التفاوضي وذلك من خلال مجموعة من الأسئلة مثل : الأسئلة التنفيذية أو المباشرة ، والأسئلة

التأكيدية ، والأسئلة غير الموجهة ، والأسئلة المعاد توجيهها ، وأيضاً أسئلة استمرار الحوار ؛ وبالإضافة إلى ذلك قد تتناول هذا البعد كيفية الرد من خبير المفاوضات على الأسئلة التي يمكن أن تشكل تحوه عقبة في الإجابة عليها ، وقد وضع أيضاً هذا البعد أن الاستماع التدقيقي يعتبر من أهم الأبعاد السوسولوجية لتنمية المهارات التفاوضية ، وبالإضافة إلى ذلك الاستعداد الذاتي الذي يتميز بمجموعة من الخصائص التي تؤهل خبير المفاوضات نفسياً وفكرياً لتولى العملية التفاوضية ، وباعتبار أيضاً الدعم والتحفيز من العوامل الهامة في البعد السوسولوجي المرتبطة بالعمليات التفاوضية .

أما العنصر الثالث والأخير من هذا الفصل : فقد تتناول المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية ، وذلك بداية من (مفهوم القيادة التفاوضية) والتي اعتبرت كصفة تدل على القدرة والموهبة على تسير عمل جماعي نحو تحقيق غاية مشتركة ، وذلك من خلال الثقة والاقتناع بهذه القيادة . (مفهوم التقدير التفاوضي) وذلك من خلال ارتباطه بتحديد هدف معين وعملية من نوع خاص والهدف هو تقدير القيمة لنشاط أو برنامج أو فعل معين ، أما القيمة فهي تعنى قياس الدرجة التي يتحقق عندها هذا النشاط أو البرنامج أو الفعل القيم المنسوب إلى الشيء ، ولذلك يعتبر التقدير التفاوضي هو قياس النتائج المرغوبة وغير المرغوبة للعملية التفاوضية . (مفهوم المعايير التفاوضية) وقد ارتبط هذا المفهوم بأربع أنواع من المعايير يمكن أن تؤدي إلى نجاح العملية التفاوضية وهي :

الجهد الأداء ، ملائمة الأداء ، العملية التفاوضية . (مفهوم أبعاد القرارات التفاوضية الجماعية) هو مفهوم يرتبط بطبيعة العملية التفاوضية من خلال عدة عوامل منها : قدرات أعضاء الفريق التفاوضي ، ودرجة التعاون بينهم وتحمل المسؤولية ، والعلاقات التفاعلية الشخصية بين

الفريق التفاوضي . (مفهوم عوامل التأثير التفاوضي) حيث أظهرت الدراسة أن التأثير الإيجابي بالاقتناع بحقائق الأمور من خلال الحوار والنقاش لتغيير موقف الطرف الآخر حتى يشعر بمميزات التغيير. (مفهوم خبير المفاوضات) ويمكن أن يطلق عليه أيضا المفاوض المحترف وقد أشارت الدراسة أن للمفاوضات تعتبر حرفة بمعنى إنها ترتبط بنوع من أنواع الفنون في طريقة الأداء وبالتالي فإن حرفة المفاوضات تتطلب قائم بمهامها وهو خبير المفاوضات الذي يتولى العمليات التفاوضية . (مفهوم تنمية السلوك التفاوضي) حيث أن هذا المفهوم قد اتضح انه يرتبط بمجموعة من السمات مثل : المهارة ، الطلاقة ، المرونة ، الأفكار الحسية والإبداع والتفسير بناء السيناريو ، والتفكير الاستراتيجي التفاوضي .

(مفهوم القياس التفاوضي) حيث يرتبط هذا المفهوم بتحديد الأهداف أو النتائج التي ترتبط بالعملية التفاوضية .

٥.٥ هوامش الفصل الخامس :

(١) احمد محمد المصري ، الإدارة الحديثة " الاتصالات - المعلومات - القرارات . الاسكندرية : مؤسسة شباب الجامعة ، ٢٠٠٠ ، ص ٢٢٥ .

(٢) احمد خاطر ، سميرة كامل ، التنمية الاجتماعية " الأطر النظرية ونموذج المشاركة ، الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ١٩٩٣ ، ص ١٩

(3) Chaffee, E.E, " Three Models of Strategy" Academy of Management Review, 1995, PP.89

(٤) إسماعيل محمد السيد ، الإدارة الاستراتيجية مفاهيم وحالات تطبيقية الاسكندرية : الدار الجامعية للطبع والنشر ، ٢٠٠٠ ، ص ص ٤٢ - ٤٦

(٥) نادر رياض ، تحسين بيئة الأعمال وخلق قدرة تنافسية للصناعات المصرية (دراسة تحليلية) ، القاهرة ، ملحق الأهرام الاقتصادي بتاريخ ١٩٩٧/١/١٣

(٦) جمال أبو شنب ، بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية " تحليل مضمون اتخاذ ودعم القرار في مصر " ، القاهرة ، كراسات استراتيجية : مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام ١٩٩٩ ، ص ٧

(٧) جمال أبو شنب ، بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية " تحليل مضمون اتخاذ ودعم القرار في مصر " ، مرجع سابق ، ص ص ٣٨-٣٩

(٨) جمال أبو شنب ، الإجراءات المنهجية والمكتنية الخاصة بتصميم وتنفيذ البحث العلمي تحليل نقدي لنماذج من الدراسات التطبيقية بحث منشور : مجلة كلية الآداب جامعة حلوان ، العدد الأول ، ١٩٩٥ - ١٩٩٦ ، ص ص ١٦١-١٦٢

(٩) إكرام عبد النبي، استراتيجيات المنافسة الدولية ، القاهرة : كتاب
الأهرام الاقتصادي ، العدد ١١٢ ، مايو ١٩٩٧ ، ص ٢٢.

(١٠) روبرت سترينج ماكنمارا Robert Strange Mc Namara :

سياسي أمريكي شغل منصب وزير الدفاع في عهد الرئيسين
الأمريكيين جون كينيدي وليندن جونسون ، ولد روبرت ماكنمارا
في مدينة سان فرانسيسكو في عام ١٩١٦ ودرس الاقتصاد
السياسي والفلسفة ودعى للخدمة في وزارة الدفاع الأمريكي
للبحث في العلم العسكري أثناء الحرب العالمية الثانية ، ومنح
رتبة مقدم عند التحاقه بوزارة الدفاع وفي عام ١٩٦١ عهد إليه
بوزارة الدفاع ، واستقال من منصبه في عام ١٩٦٧ ، وعين
على الفور رئيسا للبنك الدولي للإنماء والإعمار ومن أشهر
مؤلفته كتاب جوهر الأمن ، والذي نشر بواشنطن في ٢٩ فبراير
عام ١٩٦٨ المصدر : الموسوعة السياسية ، روبرت ماكنمارا
الجزء الخامس ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر
١٩٩٠ ص ٦٦٦ .

(١٠) روبرت ماكنمارا ، جوهر الأمن ، ترجمة يونس شاهين القاهرة:
الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر ، ١٩٧٠ ، ص ١٢٥ .

(١١) انتصار يونس ، السلوك الإنساني ، القاهرة : دار المعارف ١٩٨٧
، ص ٢٧٩ .

(١٢) جمال أبو شنب ، بناء الشخصية والتفاعل في الجماعة التعليمية
الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٦ ، ص ١٢٢ .

(١٣) محمود حسن ، مقدمة في الخدمة الاجتماعية ، الجزء الثالث "
المجالات " ، الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٧ ،
ص ١٠٩ .

(١٤) شكل (٥-١) من إعداد الدكتور ريان مدحت خلوصي : يوضح عناصر الاتصال التفاوضي ، وذلك أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥) .

(١٥) قام الدكتور الريان مدحت خلوصي بتوضيح (المقصود بالتنازل) أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥) .

(١٦) الاقتباس من : ورقة عمل بحثية حول مهارات الاتصال القاهرة: منشورات المركز المصري لحقوق المرأة ، ٢٠٠١.

(١٧) رأي الدكتور ريان مدحت خلوصي: في الفروق الموضوعية بين المفاوضات والتحكيم ، وأيضا بين المساومة والمفاوضات أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥) .

(١٨) الموسوعة السياسية ، " القيادة " ، الجزء الرابع ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٦ ، ص ٨٣٣ .

(١٩) فاروق السيد عثمان ، التفاوض وإدارة الأزمات ، القاهرة : دار الأمين ، ٢٠٠٤ ، ص ص ١٠٣-١٠٤ .

(*) حضر الباحث اشرف سليمان : المؤتمر العالمي عن القيادة في زمن المتغيرات Leadership from the ground up Effectiveness in Changing times ، والذي تم بثه عبر الأكمبار الاصطناعية في توقيت واحد في جميع دول العالم ، وحضر الباحث هذا للمؤتمر في قاعة المؤتمرات بالقاهرة في تاريخ ٢٠٠٤/١٠/١٣ (وحصل الباحث على شهادة من الولايات المتحدة الأمريكية تفيد حضور المؤتمر) .

تابع ثم حضر أيضا الباحث المؤتمر العالمي عن مبادئ القيادة Principles of Leadership ، والذي تم بثه أيضا عبر الأكمبار

الاصطناعية في توقيت واحد في جميع دول العالم ، وحضر الباحث هذا المؤتمر في قاعة المؤتمرات بالاسكندرية في تاريخ ٢٠٠٥/٦/١٥ (وحصل الباحث على شهادة من الولايات المتحدة الأمريكية تقيد حضور المؤتمر) .

(*) رودولف دبلو جوليان Rudolph W. Giuliani (عمدة نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية) ومؤلف كتاب القيادة .

(*) جاك ولش Jack Welch (رئيس جينرال اليكتريك بالولايات المتحدة الأمريكية) ومؤلف كتاب جاك الذي تناول به أسس القيادة ونماذج واقعية لممارسة القيادة في المجال الاقتصادي .

(*) يرى الدكتور ربان مدحت خلوصي : أن وجهة نظر جوليان عن هذا المثال مطابقة تماما للواقع العملي في مجال السلامة والأمن البحري ، ويوضح ذلك بقوله : (أن قرار ربان السفينة عندما تتعرض السفينة للغرق طبقا للقانون البحري أن تجرى مفاوضات بين ربان السفينة مع كبراء الملاحين من أجل اتخاذ القرار الملائم لمحاولة إنقاذ السفينة أو ترك السفينة) ، وذلك أثناء مطالعة سيادة للرسالة (الموافق : يوليو ٢٠٠٥)

(*) ويشير الدكتور ربان مدحت خلوصي : أن تقييم المخاطر في البحار ترتبط باتخاذ القرار في التوقيت الحرج ، وعلى سبيل المثال : فان اتخاذ ربان السفينة القرار بتقديم المساعدة إلى سفينة في محنة فقبل اتخاذ هذا القرار يتعين على تقييم المخاطر التي ستعرض لها السفينة أثناء عملية تقديم المساعدة ، وهناك مثال آخر : أن اتخاذ ربان السفينة بالقاء بعض البضائع التي تحملها السفينة في البحر تعتبر (عوارية عامة) ولكن هذا القرار يرتبط بإنقاذ باقي

السفينة وما عليها من بضائع ، وذلك أثناء مطالعة سيادة للرسالة
(الموافق : يوليو ٢٠٠٥)

(٢٠) محاضرة بالمؤتمر العالمي عن مبادئ القيادة ، مرجع سابق .

(٢١) المضدر : ورقة عمل تحليلية منشورة عن كتاب القيادة وقت
الأزمات لكل من : داني كوكس ، جون هوفر ، منشورات
الشركة العربية للإعلام ، ٢٠٠٢

(٢٢) احمد محمد المصري ، الإدارة الحديثة " الاتصالات -المعلومات
- القرارات " ، مرجع سابق ، ص ٣٠٩

(٢٣) ثابت عبد الرحمن إدريس ، التفاوض مهارات واستراتيجيات .
، الاسكندرية : الدار الجامعية ، ٢٠٠٠ ، ص ١٥٥

(٢٤) فاروق السيد عثمان ، التفاوض وإدارة الأزمات ، مرجع سابق
ص ص ١٢-١٣

(٢٥) فاروق السيد عثمان ، نفس المرجع السابق ، ص ٦٦

(٢٦) فاروق السيد عثمان ، نفس المرجع السابق ، ص ٧٩

(٢٧) شكل (٥-٢) من إعداد الباحث : يوضح المهارات التفاوضية
ومفاهيمها الأساسية .

الفصل السادس
بعض أنواع المفاوضات
في
مجال الأمن الاقتصادي البحري

تهديد :

سوف يركز هذا الفصل الأخير على بعض أنواع المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك باعتبار أن المفاوضات تعتبر لغة الحوار التفاوضي ، وذلك من خلال ثلاثة أنواع سوف نقترحها الدراسة بأسلوب تركيبي بنائي من خلال ثلاثة أنواع رئيسية هي :

المفاوضات البنائية والتي سوف تتضمن على المفاوضات التجارية والصناعية ، والمفاوضات الوقائية المرتبطة بالسلامة والأمن والبيئة البحرية ومفاوضات الإعاشة ذات الارتباط بالأبعاد الاجتماعية وذلك من خلال العناصر التالية :-

٦-١ المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري

٦-٢ المفاوضات الوقائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري

٦-٣ مفاوضات الإعاشة في مجال الأمن الاقتصادي البحري

٦-٤ خاتمة الفصل السادس .

١.٦ المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

تعتبر الدراسات البنائية من الدراسات التي تدخل في نطاق العلوم الاجتماعية ولارتباطها بالأبعاد الاستراتيجية لأن هذه النوعية من الدراسات تركز على التركيبات المتجانمة في مجال متخصص يرتبط بنطاق محدد من المجتمعات ، وعلى سبيل المثال :

مجال الأمن الاقتصادي البحري الذي يرتبط بنطاق المجتمع البحري وبالتالي فالمفاوضات البنائية هي عبارة عن تجمع لعدد من الأنواع المتجانسة تهدف إلى توضيح خصائص عامة للأبنية الاجتماعية التي تمارس وظائفها من خلال وحدات متخصصة تؤدي إلى ترسيخ تلك البناءات بهدف التطوير الذي ينمى ويعزز تلك المجتمع ، وسوف تسعى

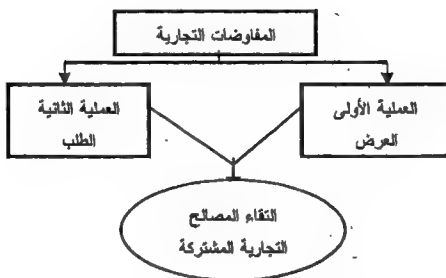
الدراسة لتناول بعض الأنواع المرتبطة بالمفاوضات البدائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك على النحو التالي :

أ _ المفاوضات التجارية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

ترتبط المفاوضات التجارية في مجال الأمن الاقتصادي البحري بمختلف نشاطات الشركات التي ترتبط بممارسة أعمالها في النطاق الاقتصادي البحري وتتنوع هذه الشركات فيما يلي : الشركات المساهمة والشركات ذات التوصية بالأسهم ، والشركات ذات المسؤولية المحدودة ، وشركات الأشخاص^(١) .

وبالتالي فالمفاوضات التجارية ترتبط بكافة العلاقات والتعاملات في المجالات التجارية عن طريق العرض والطلب الذي يمتد إلى كافة المستويات التفاوضية لأن الفرد لا يستطيع أن يحقق ما يريد من إيجابيات في المجال التجاري إلا من خلال عمليات تفاوضية تحقق عملية التقارب في وجهات النظر ، ولكي يتضح ماهية هذا النوع من المفاوضات . فيمكن للدراسة أن تضع تعريف محدد له . فالمفاوضات التجارية:

(هي عمليتين تفاعليتين يرتبط كل منهما عن طريق عرض نوع معين من الخدمات التجارية بمختلف أشكالها وتلتقي هاتين العمليتين إلى نقطة التقاء تسمى بنقطة التقاء المصالح التجارية المشتركة داخل المحيط التفاعلي للعلاقات الاجتماعية المرتبطة بطبيعة نوع معين من العرض والتقاءه مع طلب المستهلك) ويتضح ذلك في الشكل الآتي:



الشكل (١-٦) شكل يوضح عمليات المفاوضات التجارية^(١) (سليمان ٢٠٠٥)

والمفاوضات التجارية ترتبط بالنشاطات المرتبطة بالتجارة التي تعمل على تعميق العلاقات بين الأفراد والدول ، وتتعدد أيضا وسائل المفاوضات التجارية بتعدد أنواع التجارة على مختلف النطاقات ، وارتباطها بعمليات النقل البحري المختلفة سواء عن طريق الأفراد أو الوكلاء أو الشركات في جميع حالات العرض والطلب ، وسوف تركز الدراسة على التجارة الإلكترونية ، ودورها في التسويق الإلكتروني في مجال النقل البحري وذلك على النحو التالي :-

أولاً- دور مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري:

يشير الدكتور احمد مصطفى^(٢) أن التجارة الإلكترونية تشكل في ظل التطورات والتغيرات المتلاحقة التي تمر بالمجتمع الدولي وسيطرة فكر العولمة في ظل وجود منظمة التجارة العالمية The World Trade Organization (WTO) جزء أساسي للتحديات التي يجتازها العالم في عصر المعلوماتية ومجتمع المعلومات وتطور الاتصالات ، وبالتالي

أصبحت تشكل عامل أساسي في تطور مجال النقل البحري وبالتحديد في جوانب التجارة البحرية الإلكترونية^(٢) (مصطفى ٢٠٠٥) .

حيث تتسم عمليات النقل والتجارة عبر الحدود الدولية بالكثير من التعقيدات في الإجراءات وخاصة بين الدول النامية التي تطلب بيانات ووثائق تفرضها الحكومات بغرض الرقابة . ولما كان الهدف الرئيسي لقطاع النقل البحري هو نقل البضائع بين الدول بأسرع وقت وبأقل تكلفة فقد ظهرت التكتلات الاقتصادية العالمية مستفيدة من إمكانيات التجارة الإلكترونية في تبسيط الإجراءات ، وتنميط وتوحيد الوثائق المتبادلة ويمكنه تبادلها إلكترونيا خلال الشبكات العالمية الحديثة للاتصالات ، والتجارة الإلكترونية هي التجارة التي تتسم باستخدام التقنيات الحديثة التي وفرتها ثورة المعلومات والاتصالات من خلال شبكة الإنترنت وذلك من خلال مفاوضات التبادل الإلكتروني للبيانات لكي تحل محل المستندات الورقية . لذلك فهي وسيلة فعالة للوصول إلى أسواق العالم جميعها في وقت واحد وبأقل النفقات حيث تساعد البائع على عرض وترويج البضائع والخدمات وعقد الصفقات وتخطي المسافات والوصول إلى أسواق بعيدة وتنوعه ، ومستعدة الأغراض وبالتالي تحقق للبائعين التنافس الحر في السوق المفتوحة على أسس متكافئة للمشتريين سرعة وسهولة الاختيار وإتمام الصفقات كما انخفضت تكاليف التسويق ، وزادت الربحية وأصبح لا فرق بين الشركات الكبرى والصغرى وأصبح أي منتج لسلعة أو خدمة طابع مميز في طريقة العرض والترويج عالميا بأقل تكلفة ، وذلك بإنشاء صفحة عرض Website للنشاط على شبكة الإنترنت .

كما أن التجارة الإلكترونية تساعد على تخطي حواجز الزمن والتعامل مع العملاء على مدار الساعة . وبالتالي فهناك تغيرات واقعية في مجال المفاوضات التجارية من خلال أساليب وأدوات التعامل التجاري والتسويق

وطرق ووسائل الدفع ، ومن أهم مزايا مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري هي:

توسيع دائرة الغرض والتسويق والترويج من المحلية إلى العالمية بأقل تكلفة ، وتحسين أداء وطرق البيع والشراء ، ورفع جودة السلع والخدمات مع خفض تكلفتها ، وسرعة البحث والوصول إلى قرار الشراء لأفضل سلع أو خدمة بأقل تكلفة ، وتوفير البيانات والإحصائيات التي تساعد على تحقيق دقة دراسات وبحوث السوق في مجال متخصص بالنقل البحري .

وفي مقابل المزايا السابقة لمفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري فهناك مشاكل لتطبيق التجارة الإلكترونية في الدول النامية أهمها : ضعف الثقة والأمان ، وتخوف كل من البائع والمشتري من طرق ووسائل الدفع الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني وضعف حدود المعرفة بإمكانيات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لخلق الثقة في التعامل التجاري من خلالها ، وضعف وصعوبة بناء أو الاشتراك في تحالفات تجارية إقليمية أو عالمية ، وصعوبة القدرة على المنافسة الدولية ، والحاجة إلى عمالة لها مهارات التعامل مع الأجهزة الإلكترونية وبرمجياتها بالإضافة إلى الخبرة التخصصية في مجال النشاط^(٢) (شلبلي ٢٠٠٢) .

ويوضح الدكتور مير حمزة^(٣) أن خبير مفاوضات التجارة الإلكترونية يجب أن تتوفر به مجموعة من المقومات حتى يتغلب على مشاكل التطبيق العملي لها وهذه المقومات هي :

لا بد من وجود الخبرة التجارية في وسائل البيع والشراء أو تقديم نوعية الخدمات ، ولا بد أن يكون لديه الخبرة الاقتصادية لأنه سوف يصبح

متفاعل مع المسارات الاقتصادية سواء على المستوى الوطني أو العالمي ، ويجب أن يلم بمختلف الاتفاقيات الدولية التي ترتبط بموضوع التجارة الإلكترونية والمتابعة المستمرة للتنظيمات الاقتصادية العالمية التي تتحكم في المسارات الاقتصادية على المستوى العالمي وهذا كله بجانب ضرورة الإلمام بالجانب الإداري وبالتحديد مفاوضات إدارة المشاريع ، ولا بد أن تتوفر لديه الخبرة المعلوماتية في كيفية التعامل مع تقنية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وخبرة غير عادية في التعامل مع شبكة الإنترنت وإنشاء وتزويد الصفحات الثابتة والمتغيرة Website وطرق تبادل المعلومات داخل هذه الشبكة الإلكترونية ، ولا بد أن يلم بخبر مفاوضات التجارة الإلكترونية بالخبرة السوسولوجية والسيكولوجية والتي تمنحه القدرة في التعامل مع الأفراد بمختلف جنسياتهم لان الأبعاد الاجتماعية والنفسية لها دور أساسي في نجاح مفاوضات التجارة الإلكترونية التي ترتبط بكيفية وسائل التفاعل مع الآخرين ، ويشير الدكتور مير حمزه أن التجارة الإلكترونية واحدا من موضوعي ما يعرف بالاقتصاد الرقمي Digital Economy حيث يقوم الاقتصاد الرقمي على حقيقتين :-

التجارة الإلكترونية وتقنية المعلومات Information Technology
ف تقنية المعلومات أو صناعة المعلومات في عصر الحواسيب والاتصال هي التي خلقت الوجود الواقعي والحقيقي للتجارة الإلكترونية باعتبارها تعتمد على الحواسيب والاتصال ، ومختلف الوسائل التقنية للتنفيذ وإدارة النشاط التجاري ، وبالتالي فالتجارة الإلكترونية هي تنفيذ وإدارة الأنشطة التجارية المتعلقة بالبضاعة والخدمات بواسطة تحويل المعطيات عبر شبكة الإنترنت أو الأنظمة التقنية الشبيهة^(٤) (حمزه ٢٠٠٥).

وبالتالي يمتد المفهوم الشائع عن مفاوضات التجارة الإلكترونية بشكل عام إلى ثلاثة أنواع من الأنشطة :-

النوع الأول : خدمات ربط أو التعامل مع الإنترنت وما تتضمنه من خدمات ذات محتوى تقني ومثالها الواضح الخدمات المقدمة من مزودي خدمات الإنترنت Internet Services Provider .

النوع الثاني : التسليم أو التوريد التقني للخدمات .

والنوع الثالث : استعمال الإنترنت كوسيلة لتوزيع الخدمات وتوزيع البضائع والخدمات المملوكة بطريقة غير تقنية (تسليم مادي عادي) من حيث استغلال التقنية في أنشطة التجارة التقليدية ، وفي الواقع التطبيقي فإن مفاوضات التجارة الإلكترونية تتخذ أنماطا عديدة في مجال النقل البحري ، كعروض نقل البضائع وتقديم الخدمات البحرية بمختلف أشكالها ونقل الركاب وإجراء بيوع السفن بالوصف عبر مواقع شبكة الإنترنت العالمية مع إجراء عمليات الدفع النقدي بالبطاقات المالية أو غيرها من وسائل الدفع ، وإنشاء مؤسسات افتراضية بيع على الإنترنت ، والقيام بأنشطة التوريد والتوزيع والوكالة التجارية عبر الإنترنت وممارسة الخدمات المالية وخدمات الشحن وغيرها عبر الإنترنت .

وفي الوقت الراهن أعلن البنك العربي الأفريقي الدولي عن طرح لمجموعة متنوعة من خدمات الدفع عبر شبكة الإنترنت بالتعاون مع فيزا العالمية وهي خدمة Click 2 Shop ، وتتميز هذه الخدمات الجديدة بإتاحة الفرصة أمام المزيد من تنشيط حركة التجارة الإلكترونية عبر شبكة الإنترنت بسرعة وسهولة في مناخ يتميز بالأمان والحماية الفائقة ، وبذلك يستطيعون العملاء الانضمام لعالم التجارة الإلكترونية ، والخدمات الجديدة التي يقدمها البنك العربي الأفريقي الدولي في مجال التجارة

الإلكترونية لعملائه القائمين بالأعمال التجارية في جمهورية مصر العربية من خلال تأمين وتسهيل عملية الدفع على مواقعهم الإلكترونية من خلال شبكة الإنترنت .

وهذه الخدمات مؤمنة من الاختراق أو التزيف على شبكة الإنترنت وهذه الخدمات غير مسبقة من الأمان الإلكتروني ، ومن خلال هذه المبادرة أصبح البنك العربي الأفريقي الدولي مشاركا في المبادرة العالمية للتجارة الإلكترونية الأمنة التي تتبناها فيزا العالمية ، ومع زيادة استخدام التجارة الإلكترونية سوف يعود ذلك على المواطن المصري بالنفع ، وكذا الشركات وقطاع الأعمال من أجل زيادة الدخل القومي المرتبط بتنشيط الاقتصاد القومي .

ومن جانب آخر يمكن استخدام التجارة الإلكترونية كوسيلة جديدة لتسويق الخدمات المختلفة التصديرية كما أن الاتجاهات العالمية للتجارة الإلكترونية تلقى الضوء على الفوائد والمميزات الضخمة التي تجنيها جمهورية مصر العربية إذا توسعت في عالم التجارة الإلكترونية ، والجدير بالذكر أن حوالي ٦٠% من إجمالي حجم معاملات الشراء العالمية عبر شبكة الإنترنت حول العالم يتم حاليا باستخدام بطاقات فيزا كما أن هناك ١٥ مليون حامل بطاقة فيزا يستخدمون خدمة (معتمد فيزا) بصورة نشطة أثناء التسويق عبر شبكة الإنترنت .

وتشير أحدث إحصاءات التجارة الإلكترونية الصادرة عن فيزا العالمية عن الاثنى عشر شهرا المنتهية في سبتمبر ٢٠٠٥ إلى أن حجم التجارة الإلكترونية على مستوى العالم باستخدام بطاقات فيزا بلغ ١٦٢ مليار دولار أمريكي بزيادة قدرها ٤٣% عن العام السابق وعلى مستوى وسط وشرق أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا . فقد كان هناك نمو مماثل في العام الماضي بالرغم من صغر حجم معاملات التجارة الإلكترونية نسبيا

فلقد انفق المتسوقون في هذه المنطقة عبر شبكة الإنترنت ٤٥٠ مليون دولار أمريكي خلال العام المنتهى في شهر سبتمبر ٢٠٠٥ بزيادة سنوية قدرها ٤٨% ومن ناحية أخرى شهد القائمين بالأعمال التجارية في هذه المنطقة زياده قدرها ١٤٠% في حجم مبيعاتهم وتقديم خدماتهم عبر شبكة الإنترنت لتصل إلى ٣٥٠ مليون دولار أمريكي خلال نفس الفترة^(٥) (الأهرام الاقتصادية ٢٠٠٥).

ثانياً دور مفاوضات اتفاقية الجات وتأثيرها على مهام التوكيلات الملاحية:

يشير الدكتور ريسان سامى زكي^(٦) انه في منتصف شهر إبريل عام ١٩٩٤ شهدت مدينة مراكش بالمغرب إعلان النظام العالمي الجديد (الجات وتحرير تجارة الخدمات) حيث اشترك في توقيع هذا النظام وفود ١٢٤ دولة وقعوا على ٢٨ وثيقة ، وقد استمرت المفاوضات قبل إعلان هذا النظام اكثر من سبع سنوات منذ إعلان بونتابل إيست في أورجواي في سبتمبر ١٩٨٦ ، وأسفرت عن اكبر مجموعة من الاتفاقيات التجارية الدولية في تاريخ الجات منذ أن تأسست عام ١٩٤٧ وغطت مجالات عديدة ومتشعبة ، وتؤثر على معظم الأنشطة الاقتصادية الدولية فقد تناولت إلى جانب تحرير التجارة الدولية مثل الخدمات المالية والبنكية والسياحية والمقاولات والنقل والمواصلات وغيرها .

وبالتالى فان الجات لها تأثيرات على مهام التوكيلات الملاحية^(٧) وقد ركز الدكتور سامى زكي على [نقل الرسائل والحاويات من الباب للباب] باعتبارها من المهام الحيوية للتوكيلات الملاحية بحيث أصبح لمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط دور رئيسي في نجاح عملية النقل من الباب للباب من حيث اختيار الطريق البحري والمواني والطريق البري وقد يختار جسرا بريا لاختصار طريق الرحلة التي تعبرها الحاويات وتأمين وصولها إلى يد المرسل إليه سليمة وفي وقتها المحدد ومن

المشاكل المتصلة بالبنية الاقتصادية التي تواجه تنفيذ مهام التوكيلات الملاحية التي تقوم بمهام من الباب للباب هي :

الایداعات والضمانات المصرفية ، البنية الأساسية مثل الطرق البرية والسكك الحديدية والكباري والجسور والأنفاق وغيرها ، وتأجير السفن والسيارات لنقل الحاويات ويوضح الدكتور سامي زكي أن مع هذه الضغوط فإن من المتوقع بأن التوكيلات سوف تكون قادرة على تحمل هذه الضغوط والمخاطر ، ولكن المعوقات الأساسية والتي لا يستطيع أن تغلب عليها التوكيلات الملاحية هي التعقيدات الإدارية والتي يمكن أن تعوق مهام التوكيلات الملاحية مثل : قضاء وقت كبير في مفاوضات إجراءات التخليص الجمركية و حدوث التأخيرات ووجود المنازعات المستمرة مع الجمارك والتي تؤدي إلى زيادة للتكلفة كذلك فرض غرامات جمركية تعسفية أو إدخال زيادات غير معان عنها في التعريفات ، وعدم تدريب الموظفين حتى الدرجة المتوسطة في إدارة التخليص الجمركي بالتوكيلات والذي يؤدي إلى أخطاء ترتكب في استيفاء المستندات الجمركية وقد يؤدي هذا بدوره إلى ببطء التخليص على البضائع وإلى فرض غرامات وكلاهما لا يخدمان مصلحة تحقيق نقل البضائع بكفاءة مما يؤثر على النمو الاقتصادي البحري ، وبالإضافة إلى ذلك عدم وجود رابطة للتوكيلات الملاحية ولا بد أن تكون العضوية في هذه الرابطة اختيارية مع تنظيم حملات إعلام للإبلاغ عن النشاط لهذه الرابطة وبال فوائد التي سيحققونها من عضويتهم^(١) (زكي ١٩٩٤).

بد المفاوضات الصناعية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

أولاً- آراء استشاريين بناء السفن في مفاوضات صناعة النقل البحري:

أن صناعة النقل البحري ترتبط أساساً في بادي ذي بدء بصناعة السفن والتي يطلق عليها في المجال البحري بناء السفن ، وبالتالي فهناك ميدان

متسع للمفاوضات في تلك المجال على مختلف التنظيمات التي تتداخل وتشابك من أجل تحقيق هذا الهدف ، ويوضح الدكتور ريان مدحت خلوصى عند بناء السفينة لابد أن يكون هناك إشراف لإحدى هيئات التصنيف حيث تصدق الهيئة على التصميمات والرسومات وحسابات الاتزان والغمر واللوحات الإنشائية الخاصة بالسفينة ، وتبنى السفينة تبعاً لقواعد هيئة التصنيف ويقم لها درجة^(٦) في السجل الخاص بالهيئة (Register Book) ، ويستمر للسفينة نفس الدرجة طالما وجدت عند فحصها أنها مصنفة طبقاً للقواعد^(٧) (خلوصى ٢٠٠١) .

وبناء على ما أشار إليه الدكتور مدحت خلوصى في ذلك الشأن فكان على الدراسة ضرورة إجراء مقابلة ذات طابع استقصائي مع أحد الاستشاريين المتخصصين في بناء السفن في جمهورية مصر العربية وذلك من أجل التعرف على طبيعة المفاوضات المرتبطة بصناعة النقل البحري وكانت المقابلة مع المهندس محمد جابر^(٨) ، وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات على النحو التالي :

_ متى بدأت صناعة السفن في جمهورية مصر العربية ؟

يشير المهندس محمد جابر أن هناك مجموعة من الدراسات قدمت في هذا الشأن ، ومن أبرز هذه الدراسات الدراسة التي قام بها الدكتور مهندس أحمد فاروق عبد المنعم^(٩) عام ١٩٨٣ ، وكان موضوعها [صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر] حيث توضح الدراسة انه منذ عام ١٩٥٩ قد تم البدء في بناء أول سفينة تجارية مصرية في الورش الرئيسية لهيئة قناة السويس في بورسعيد ، وكانت المجموعة الأولى من هذه السفن هي سفن بضاعة حمولة ٣٢٠٠ طن.

وكان من أهم العوامل التي شجعت هيئة قناة السويس في البدء في هذه الصناعة هو توافر قاعدة عمالية ذات خبرات كبيرة اكتسبت على مر

السنين في أعمال إصلاح السفن ، ولقد بدأت هذه الصناعة بالتعاون مع إحدى ترسانات ألمانيا الغربية إذ قامت بتوريد كافة الرسومات والمكونات وأرسلت بعض خبرائها للإشراف على التنفيذ والتدريب . وتم تطوير الورش الرئيسية لهيئة قناة السويس لتصبح ترسانة بورسعيد البحرية ، وفي أوائل الستينيات أيضا وضعت اللبنة الأولى لمشروع ترسانة الاسكندرية بعد الاتفاق مع حكومة الاتحاد السوفيتي على تصميم المشروع وإنشاء مركز التدريب وتوريد كافة المعدات ووسائل الإنتاج ، وكذلك وضع نظم تداول المعلومات الفنية وإيفاد خبراء للتدريب والإشراف على التنفيذ ، وقد استمرت هاتين الترسانتين في محاولة تحقيق الأهداف التي كانت ترنو إليها الدولة ، وبالنسبة للسفن الصغيرة والوحدات البحرية والنهرية ذات الأغراض الخاصة فقد نشأت ترسانات وطلورت بعض ورش الإصلاح لتصبح ورش للبناء في مرحلة الستينيات ، ومن أهم هذه الترسانات هي :

المصرية لإصلاح وبناء السفن ، والتمساح ، والمقاوون العرب ترسانة السويس ، وغيرهم .

ما هي الأهداف الاستراتيجية والاقتصادية والاجتماعية في مصر منذ المرحلة الأولى لبناء السفن ؟

بعد حصول مصر على استقلالها السياسي وعودة السيادة الوطنية إليها خلال الخمسينيات كان من الطبيعي أن تتجه الدولة إلى وضع خططها الاستراتيجية لحماية هذا الاستقلال ودعمه وكان من أهم الأهداف الاستراتيجية التي خطت لها الدولة في ذلك الوقت هو تحويل المجتمع المصري من مجتمع زراعي إلى مجتمع صناعي متطور يستطيع أن يوفر احتياجات أفرادهم وطموحاتهم بقدراته وإمكاناته وكان من أهم الصناعات التي أدرجتها الدولة في خططها الأولى للتنمية صناعة بناء السفن ، وذلك

في عام ١٩٥٥ في إطار ما أطلق عليه (بمشروع السنوات الخمس) ،
وكانت الأهداف الاستراتيجية والاقتصادية والاجتماعية التي وضعها
مشروع السنوات الخمس هي :

١- دعم أسطول مصر التجاري ، وذلك ببناء سفن تجارية جديدة
والوصول بطاقة هذا الأسطول إلى الحجم الذي يسمح بنقل حصة
وافية لتجارة مصر إلى الخارج على سفن مصرية تمكن الدولة من
السيطرة على تجارتها الخارجية وتوفير جزء كبير من العملات
الأجنبية التي تدفع لنوالين السفن الأجنبية ، وذلك من أجل تنمية
الاقتصاد القومي ودعم ميزان المدفوعات .

٢- المحافظة على سفن الأسطول المصري التجاري باعتبارها جزء من
راس المال القومي وذلك بتوفير الإمكانيات اللازمة للإصلاح وإجراء
الصيانات المستمرة للسفن .

٣- الدخول تدريجيا في صناعة السفن الحربية لدعم قدرة مصر الدفاعية
للدفاع عن سواحلها وتمكينها من القيام بدورها الرائد في المنطقة
العربية .

٤- إرساء دعائم صناعة مصرية لبناء وإصلاح السفن والخفض
التدريجي لمساحة تبعية مصر للدول الأجنبية في مجال هذه الصناعة .

٥- مقابلة حجم الطلب المتزايد على إصلاح السفن الأجنبية التي تتوافد
على موانئ الاسكندرية وبورسعيد والسويس مما يعود على الدولة
بإيرادات لا يستهان بها من العملات الأجنبية .

٦- تنمية الموارد البشرية ، وذلك بخلق كوادر فنية ذات مهارات فنية
عالية في مهن إنشاءات الصلب واللحام والتركيبات ، وخلق فرص
عمل جديدة .

_ ما هي المعوقات التي تقابل صناعة النقل البحري مع التغيرات العالمية المستحدثة؟
أن هناك معوقات بالفعل تقابل صناعة النقل البحري ليست في دوله محددة
وإنما يمكن أن تقابل اغلب الدول التي لا تتمتع بإمكانيات تطوير الأساطيل
البحرية التجارية التابعة لها وعلى سبيل المثال :

نجد أن اللجنة البحرية في الاتحاد الأوروبي قد وضعت قواعد للسفن
كانت مرتبطة بالبيئة ، وبالتالي أصبحت أساطيل بحرية تجارية كثيرة
لدول مختلفة لا تستطيع الدخول إلى مواني دول الاتحاد الأوروبي إلا إذا
طبقت شروطهم وقواعدهم ، وهذه القواعد كانت بعيدة عن قرارات
المنظمة البحرية الدولية IMO وبالإضافة إلى ذلك بدأ الاتحاد الأوروبي
بأخذ بعض القواعد من IMO وإخضاعها للتنفيذ الصارم وبالتالي
أصبحت هذه القواعد مكلفة على الشركات الغير متوفر لديها الإمكانيات
المادية حتى توفر القواعد المرتبطة بالبيئة التي يطلبها الاتحاد الأوروبي ،
وبالتالي بدأت تشتت بان يتم استخدام السفن التابعة لهم لأنها مجهزة
بالتجهيزات الخاصة بهم ، وبالتالي أصبح هناك معوقات أمام المصدرين
والمستوردين المتعاملين مع دول الاتحاد الأوروبي وعلى سبيل المثال هذه
المشكلة قابلت مصدري الألمونيوم في جمهورية مصر العربية وكانت
هذه القواعد أو الاشتراطات مرتبطة بعمر بناء السفينة وبعض قواعد
السلامة البحرية وغيرها من الاشتراطات التي وضعتها اللجنة البحرية
بالاتحاد الأوروبي ، وبالتالي هذه القرارات جعلت الدول التي تتمتع
بقدرات وإمكانات مالية أكثر ثراء والدول التي تحاول أن ترتفع بقدراتها
في الأساطيل البحرية أكثر عناء ويقابل ذلك أن السوق الملاحي في
الدول التي تحاول أن ترتفع بمستواها أصابه حالة من الركود الحاد
وبالتحديد المنطقة العربية نتيجة للقواعد التي وضعتها اللجنة البحرية في
الاتحاد الأوروبي على سبيل المثال .

وما هو رد الفعل من الدول التي قابلت تلك المعوقات المستجدة في صناعة النقل البحري ؟

على سبيل المثال للمنطقة العربية دولة مثل جمهورية مصر العربية بدأت بالتحديد منذ عامين تنتبّه للمعوقات التي بدأت تقابل ملاك السفن والشركات الملاحية مع المتغيرات العالمية الجديدة والتي بدأت تعوق حركة التجارة المصرية على المستوى العالمي ، وبدأت مصر في وضع منظومة لتطوير قطاع النقل البحري حتى تواكب المتغيرات العالمية ، ولكن أكثر المشاكل التي قابلت الشركات الملاحية كانت المعوقات المادية ، وحينما شعرت الدولة بهذه المشاكل حاولت تقديم يد العون للشركات الملاحية بأكبر قدر مستطاع ، وبالتحديد خلال عام ٢٠٠٥ .

فقد بدأت وزارة النقل البحري المصري بتدعيم عملية النقل البحري المصري من خلال دفع الشركات الملاحية لكي يتم تحديث الأساطيل البحرية التجارية وحثهم على زيادة عدد السفن عن طريق تعزيز القطاع الخاص ، وعلى سبيل المثال :

تقديم حوافز للشركات التي سوف تساهم في هذا المجال من خلال محاسبتهم الضريبية وبالنسبة لرسم المواني وبالنسبة لعمليات القروض البنكية ، وقد بدأت الشركات الجادة بناء على هذه المساعدات بالقيام بدراسات فعلية لتحديث الأسطول التابع لها حتى تتماشى مع المتغيرات الدولية ، وكان ذلك بمثابة دور إيجابي من الحكومة المصرية وقابله إيجابية من الشركات الملاحية المصرية ، ولكن هذا الدور التتوي لم يظهر حتى الآن بصورة واضحة لأن السفن خلال مرحلة التجهيز والبناء تستغرق مراحل زمنية كبيرة ، ولكن قد بدأت بالفعل شركات القطاع الخاص الكبيرة تلبية توجيهات ومساعدات وزارة النقل البحري المصري

__ هل حدث تغير للتنظيمات التي تباشر عملية متابعة بناء السفن في مصر في الوقت الراهن لمواكبه للمتغيرات العالمية ؟

بالطبع حدث تغير إيجابي من الحكومة المصرية في الوقت الراهن لمراكبه المتغيرات العالمية فقد صدر قرار جمهوري بضرورة وجود هيئة للسلامة البحرية ، وهذه كانت أول خطوة من جانب جمهورية مصر العربية حتى تواكب القواعد والقرارات المستحدثة الدولية وكانت خطوة موفقة بأن تصبح لمصر هيئة للسلامة البحرية ، وقد اعتمدت منظومة التفتيش البحري الذي كانت متواجد منذ فترات تاريخية سابقة ، وبدأت بالفعل من خلال القيادات العاملة بها بإجراء تنظيم جديد للقرارات البحرية والتفتيش والمتابعة وباعتبارها جهة سيادية فيعتمد دخلها للمادي على رسوم التسجيل والمعائنات أما مهامها الأخرى فتعتبر خدمة .

__ ما طبيعة المفاوضات مع هيئات التصنيف ؟ وما هي الهيئات المتواجدة في المجتمع البحري ؟

أن طبيعة المفاوضات في مجال بناء السفن مع هيئات التصنيف هي مفاوضات فنية تدخل في كافة طرق التعامل مع هيئات التصنيف أو السلطات البحرية في دولة تسجيل السفينة .

لان هذه الهيئات يطلق عليها هيئات الإشراف والتصنيف وهي بمثابة تنظيمات تقوم بعمليات التطبيق للمعايير الفنية فيما يتعلق بالتصميمات وفحص البناءات المرتبطة بالسفن ، وأيضاً التركيبات البعيدة عن الشاطئ ، وهذه المعايير تحددها تلك التنظيمات من خلال القواعد المنشورة والتي تحدد عمليات التصميم والبناء وفق القواعد الملائمة وحيث أن تلك التنظيمات أو الهيئات تصدر شهادات تصنيف^(*) Certificate of Classification تحدد فيها مطابقة المعايير الفنية وهذه الشهادات التي تصدر من تلك التنظيمات لا تعتبر ضمان ولكنها تعبر عن مدى الالتزام

بمعايير الأمان والسلامة حيث تدل على مطابقة المعايير الفنية لتلك
البناءات المرتبطة بالمجال الملاحي .

وتلك الشهادات هي احتياج أساسي لإبحار السفينة .

أما بالنسبة للهيئات المتواجدة في المجتمع البحري فيوجد أكثر من
خمسون هيئة عالمية توضح نشاطات التصنيف البحري Marine
Classification ، ولكن توجد عشرة من تلك الهيئات تكون فيما بينهم
اتحاد لهيئات التصنيف والإشراف ويطلق عليها في المنطقة العربية (
هيئات التصنيف والإشراف) أما الترجمة الحرفية لها هي مجتمعات
التصنيف والإشراف International Association of Classification Societies(IACS) وهذا الاتحاد يتكون من عشرة
هيئات .

وهذه الهيئات هي : (LR) LLOYD'S REGISTER الإنجليزية
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS)
الأمريكية ، BUREAU VERITAS (BV) الفرنسية ، CHINA
CLASSIFICATION SOCIETY(CCS) الصينية ، DET
NORSKE VERITAS (DNV) النرويجي
GERMANISCHER LLOYD (GL) الألمانية
REGISTER OF SHIPPING (KR) الكورية
KAIJL KYOKAL (NK) اليابانية
REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) الإيطالية ، RUSSIAN MARITIME
REGISTER OF SHIPPING (RS) الروسية.

ويضيف المهندس محمد جابر أن التصنيف يعتبر بمثابة أحد العناصر
الأساسية للسلامة البحرية Maritime Safety بالنسبة لكل من مالك
السفينة Ship Owner والقائم ببناء السفينة Ship Builder ودولة

العلم Flag State ودولة الميناء Port States ، والوكلاء،
(المؤمنين) Underwriters ، وخبراء الشحن الماليين Shipping
Financiers ، ومستأجر السفينة Charterers ، وبالإضافة إلى
آخرون ، وتحدث دائما المفاوضات الفنية بالنسبة لتصميم السفينة Ship
Design ، وبناء السفينة Ship Building ، وعمليات السفينة Ship
Operation ، وإدارة السفينة Ship Management ، وصيانة
السفينة Ship Maintenance أو الإصلاحات Repairs ، أو التامين
Insurance ، وترتبط أيضا المفاوضات الفنية مع هيئات التصنيف
والإشراف على تقديم النصيحة والمراجعة من خلال الخبراء في المجالات
المختلفة من حيث تقييم قوة بدن السفينة من حيث البناء وأيضا كل جزء
من أجزاء السفينة ، وقوة الدفع وأنظمة التسيير الملاحي وأنظمة توليد
الطاقة والأنظمة المساعدة التي ترتبط بإبحار السفينة .

_ ما هي الخلفية التاريخية لتأسيس هيئات التصنيف والإشراف ؟

أن في النصف الثاني من القرن الثامن عشر كان المؤمنون البحريين الذين
يعملوا في مجال التامين البحري كانوا يتخذوا مقر لهم في مقهى لويديز في
لندن LLOYD'S COFFEE HOUSE IN LONDON وقد
حاولوا المؤمنون البحريين من خلال المفاوضات في عام ١٧٦٠ أن
يضعوا تطوير لنظام التفتيش أو الفحص المستقل لبدن وتجهيزات السفن ،
وذلك من اجل خدمة المجال التأميني المرتبط بالتامين البحري وكان ذلك
بمثابة الخطوة الأولى لمبادرة تسجيل اللويديز Lloyd's Register
Book من اجل وضع مدة محددة في تلك الوقت مرتبط بتسجيل سنوات
محددة ومنذ ذلك الحين اعتبرت هذه المحاولة هي البداية لتصنيف
كل سفينة خلال فترات زمنية محددة ، وكانت شروط التصنيف ترتبط
بتحديد الحالة الفعلية للسفينة وصلاحياتها من خلال تصنيفات محددة

بمعنى معاينة السفينة هل هي بحالة جيدة أو متوسطة أو سيئة ، وأصبحت فكرة التصنيف متواجدة وتطوف العالم ، وبناء على ذلك تم إنشاء BUREAU VERITAS (BV) في منطقة تدعى Antwerp في عام ١٨٢٨ ثم انتقلت هذه الهيئة بعد ذلك إلى باريس في عام ١٨٣٢ . أما بالنسبة لـ (LR) LLOYD'S REGISTER الإنجليزية فقد أعيد ترتيبها وتشكيلها كهيئة للتصنيف وذلك في عام ١٨٣٤ وبدأت في نفس العام نشر قواعد بناء السفن . أما REGISTRO ITALIANO (RINA) الإيطالية فقد بدأت منذ عام ١٨٦١ ، ويرجع تاريخ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS) الأمريكية إلى عام ١٨٦٢ والذي أخذت تتبنى القواعد الشائعة المرتبطة ببناء السفن بواسطة النرويج من خلال نطاق التأمين البحري وذلك منذ عام ١٨٥٠ ، وبناء على ذلك تم إنشاء DET VERITAS (DNV) النرويجية في عام ١٨٦٤ . أما GERMANISCHER LLOYD (GL) الألمانية فقد تم تشكيلها في عام ١٨٦٧ (NK) NIPPON KAIJL KYOKAL اليابانية فقد تم تشكيلها عام ١٨٩٩ ، وأيضاً RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING (RS) الروسية قد تم تشكيلها عام ١٩١٣ .

وبالإضافة إلى ذلك هناك هيئات أو مؤسسات أكثر حداثة تم تأسيسها وعلى سبيل المثال هيئة التصنيف اليوغوسلافي ، ويوجد أيضاً هيئة التصنيف الكرواتي (Croatian Register of Shipping (CRS) والتي تم تأسيسها عام ١٩٤٩ ، ويوجد أيضاً هيئة التصنيف الصيني CHINA CLASSIFICATION SOCIETY(CCS) والتي تم تأسيسها عام ١٩٥٦ أما هيئة التصنيف الكوري OF SHIPPING

KOREAN REGISTER (KR) فقد تم تأسيسها في عام ١٩٦٠
ويوجد أيضا التصنيف الهندي Indian Register of Shipping
(IRS) والذي تم تأسيسها عام ١٩٧٥ . أما بالنسبة للاتحاد الدولي
لهيئات التصنيف The International Association of Classification Societies (IACS)
الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن ١٩٣٠ International Load Line
Convention of 1930 والتي أوصت أثناء هذه المرحلة التاريخية
بان يكون هناك تعاون بين هيئات التصنيف من أجل تطبيق المعايير الفنية
وبناء على ذلك قد استضافت (RINA) المؤتمر الأول لهيئات التصنيف
الرئيسية في عام ١٩٣٩ والذي حضره كل من : (ABS) ، (BV) ،
(DNV) ، (GL) ، (LR) (NK) وهذه الهيئات قد وافقت على تعزيز
التعاون بينهم ، وقد جاء المؤتمر الثاني في عام ١٩٥٥ الذي بدأ في وضع
النقاط الرئيسية لفرق العمل التعاوني .

وفي عام ١٩٦٨ تم تكوين (IACS) من السبعة هيئات تصنيف نظرا
لمستواهم المشترك والفريد في المعرفة والخبرة الفنية وتم الاعتراف بهذا
الاتحاد في عام ١٩٦٩ وأعطى لهذا الاتحاد الصفة الاستشارية للمنظمة
للبحرية الدولية (IMO) وأخذ أيضا صفة المراقب باعتباره الاتحاد
الوحيد غير الحكومي Non governmental القادر على تطوير
القواعد ثم انضم إلى الاتحاد بعد ذلك كل من : (CCS) (NR) ،
(RS) وأصبح هذا الاتحاد يتكون من عشرة هيئات .

— هل هناك اتفاقيات دولية تحدد عمل هيئات التصنيف والإشراف ؟ وكيف تتم
عملية التصنيف والإشراف ؟

ترتبط عملية بناء السفن باتفاقيات سلامة الأرواح في البحار (SOLAS)
بكافة تعديلاتها وبروتوكولاتها وأيضا الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن

Load Line وتعديلاتها ، ويوضح أيضا أن التصنيف والإشراف يرتبط أساسا بتطبيق القواعد المنشورة في هذه الاتفاقيات وغيرها من الاتفاقيات الدولية . وهناك خطوات يتبعها مالك السفينة أثناء بناء سفينته تتضمن ما يلي :

- ١- أن أي مالك سفينة يتوجه لأي مكتب استشاري أو شركة أو ترسانة من أجل وضع تصميمات السفينة التي يريد أن يمتلكها .
- ٢- ثم الذهاب إلى هيئة تصنيف وإشراف من أجل تقديم الرؤية الفنية للرسومات والتصميمات المرتبطة ببناء السفينة الجديدة من أجل التحقق والتدقيق بأن تلك التصميمات مطابقة للقواعد وقابلة للتطبيق وتكون للمفاوضات الفنية نور أساسي .
- ٣- ويقوم هيئة التصنيف والإشراف بالمتابعة أثناء بناء السفينة وذلك بمتابعة الخامات التي يتم استخدامها في عملية البناء مثل نوعية الفولاذ The Steel ، والمحرك Engine ، والمولد Generators وذلك من أجل التأكد أن السفينة التي تم أنشائها مطابقة لقواعد التصنيف .
- ٤- ويتم بناء على طلب مالك السفينة إصدار شهادة التصنيف المدروسة بواسطة هيئة تصنيف والتي تقوم بمهمة التصنيف والإشراف والتي تصدر وتصدق على تلك الشهادة .
- ٥- ومالك السفينة يجب أن يقدم برنامج محدد خلال فترات منظمة من أجل تقديم خدمات التصنيف لتلك السفينة من أجل مواصلة تلبية شروط قواعد التصنيف والتي تضمن العلاقة المستمرة لأن قواعد التصنيف لا تستطيع أن تغطي كل جزء في بناء السفينة أو التجهيزات والمعدات على متن تلك السفينة لأن كل عملية تصنيف لها قواعد محددة .

__ هل توجد هيئات تصنيف وإشراف مصرية أو عربية ؟

يوجد في الوقت الراهن هيئة تصنيف مصرية وهي المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ، وللقائم برئاسة مجلس إدارتها هو الدكتور ريان منتصر السكري ، والذي قام بجهد كبير في تأسيس تلك الهيئة المصرية ومن المتوقع أن تجد دعم من وزارة النقل البحري المصري وأيضا دعم من الشركات الملاحية لأنها تعتبر الهيئة الوحيدة في مصر .

أما بالنسبة لهيئة تصنيف وإشراف عربية فمنذ عام ١٩٩٤ قد ظهر على حيز الوجود من خلال المفاوضات اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن^(٨) (انظر: الملحق رقم ٦-١) .

وكانت هذه الاتفاقية بمثابة جهود إيجابية من جامعة الدول العربية انطلاقا من رغبتها في دعم التعاون في مجالات النقل البحري وتعزيزا للسيادة العربية-الرامية إلى تحقيق إشراف عربي متكامل على بناء وإصلاح السفن العربية لتأمين المصالح العربية من خلال إجراء المعاينة والتصنيف وإصدار وتجديد شهادات الصلاحية للسفن والاستفادة بالخبرات والكفاءات العربية المتولدة في أعمال هيئات التصنيف، ولتوحيد المواصفات الفنية واعترافا بالدور الكبير العالمي الذي تقوم به هيئات تصنيف السفن فيما يتعلق بالسلامة البحرية وذلك من أجل الانضمام للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف(IACS) .

ولكن يرى المهندس محمد جابر أن اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن من الصعب في الوقت الراهن مزاولة عملها بالأهداف التي ترمو إليها كاتفاقية لهيئة عربية جديدة تحتاج إلى أعضاء من أجل ممارسة عملية تصنيف السفن لان الأعضاء بتلك الهيئة دول ، ومعنى أن أي دولة تتسحب من الهيئة سوف يتم سحب كافة الشركات التابعة لتلك الدولة ويجب الابتعاد عن الضغوط السياسية في هذه المجالات البحرية

الاقتصادية المتخصصة . والجانب الآخر أن (عضوية هيئة تصنيف سفن عربية) . فالدول هم الأعضاء فمن الذي سوف يجرى التفتيش على شهادات التصنيف . فمعنى ذلك أن الوضع سوف يصبح خصم وحكم في نفس الوقت وإنما من وجهة النظر الشخصية بأنه لابد من تواجد منظمة بحرية عربية تتبثق منها اتفاقية لرعاية هيئات التصنيف في الدول العربية ، وليست هيئة تصنيف عربية تحتاج إلى ضم دول لممارسة تصنيف السفن .

— قد قدمت الدراسة اقتراح في الفصل الرابع بأن يتم إضافة جديدة لاتفاقية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وبموجبها يتم تأسيس المنظمة البحرية العربية ؟

يرى المهندس محمد جابر أن هذا الاقتراح يعتبر من الاقتراحات المستقبلية الاستراتيجية الهامة لان الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من المنظمات العربية التي تتمتع في المجتمع العربي والدولي باحترام وتقدير نظرا لتاريخ جهودها المبذول في إعداد الكوادر البحرية على المستوى العربي والعالمي ، ولو تم تنفيذ هذا الاقتراح وظهرت المنظمة البحرية العربية يمكن أن تضع في إحدى أهدافها رعاية هيئات التصنيف في الدول العربية . لان ظهور المنظمة في حد ذاتها لا يحتاج إلى ضم أعضاء جدد لان اتفاقية الأكاديمية قائمة وجميع الدول الأعضاء في الجامعة العربية أعضاء بها ، ولكن الأكاديمية تعتبر تعليمية وتضم جوانب استشارية ، ولكن يجب بإضافة جزء جديد في الاتفاقية حتى يمكن من خلاله تأسيس المنظمة البحرية العربية التي يمكن أن ترعى جميع المصالح البحرية في المنطقة العربية ، والتي يمكن أن يصبح لها حقوق شرعية في رعاية هيئات التصنيف العربية .

لان هيئات التصنيف في العالم هيئات قطاع خاص وليست هيئات حكومية ، وإنما يجوز التعاون بين الدولة والهيئة من اجل نجاح هذه الهيئة على المستوى العالمي^(١) (مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٣).

ومن خلال ما أشار إليه المهندس محمد جابر عن وجود هيئة تصنيف مصرية والتي تعتبر الهيئة الوحيدة في القطر المصري والمنطقة العربية وهي (المصرية لتسجيل وتصنيف السفن)^(٢) Egyptian Register of Shipping (ERS) Egypt . فكان على الباحث ضرورة إجراء مقابلة استطلاعية مع المسئول عن تلك الهيئة للتعرف على أهدافها وأنشطتها ودور المفاوضات البنائية التي من خلالها يتم خدمة منظومة النقل البحري المصري والعربي ، وكانت المقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٩ مع الدكتور ربهان منتصر السكري^(٣) وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات على النحو التالي :

__ كيف بدأت فكرة تأسيس الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ؟

بوضح الدكتور ربهان منتصر السكري أن الفكرة الأساسية من تأسيس هذه الهيئة فكرة ناتجة عن الانتماء الوطني حتى يصبح بجمهورية مصر العربية هيئة تصنيف مصرية بجهود أبنائها المصريين فحينما يسعى الفرد إلى تأسيس كيان يخدم المجتمع البحري فلا بد أن يبحث الكيانات الغير متواجدة في تلك المجتمع وهذا ما حدث بالفعل لان المجتمع البحري المصري لم يتواجد به آتالي :

__ هيئات لتسجيل وتصنيف السفن .

__ نوادي الحماية والتعويض Protection and Indemnity

__ مكتب بحري دولي (للتحريات الأمن البحري) على غرار IMB

__ مراكز متخصصة في المفاوضات وتسوية المنازعات البحرية .

__ شركات متخصصة في التأمين البحري .

ونظرا أن رسالة الدكتوراه التي حصلت عليها في مجال تسجيل وتصنيف السفن ، وبالتالي أصبح الهدف الأساسي هو تأسيس هيئة مصرية لتسجيل وتصنيف السفن في المجتمع البحري المصري . وبالتالي تم تأسيس شركة مساهمة مصرية تحت اسم المصرية لتسجيل وتصنيف السفن وفق للقانون المصري وبصفة خاصة قانون للشركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة الصادر بالقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ وقانون راس المال الصادر بالقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٢ ولائحتهما التنفيذية ، وتم تقديم الشركة إلى الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة .

٢- ما هي أهداف الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ؟

أن الأهداف الأساسية من تأسيس الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن لا تختلف عن أهداف باقي هيئات تصنيف السفن المتواجدة بالمجتمع الدولي ، وهو تسجيل ومعاينة كافة أنواع السفن التجارية العاملة بأعالي البحار والأنهار والبحيرات العظمى والملاحة الساحلية والوحدات البحرية العاملة في مجال البحث والتنقيب عن البترول العاملة في المياه البحرية والوحدات النهرية والفنادق العائمة بنهر النيل واليخوت واللنشات السياحية .

وبالإضافة إلى ذلك الإشراف على بناء كافة أنواع السفن والوحدات البحرية والإشراف على الإصلاحات وإصدار التقارير اللازمة لذلك وأيضا إصدار الشهادات لهذا العمل والتعاون وتمثيل الهيئات المحلية والدولية العاملة في مجال السلامة البحرية وإجراء الاختبارات الفنية على السفن وإصدار الشهادات الدالة على ذلك بالتعاون مع الجهات المختصة للقيام بهذا العمل .

وبالإضافة إلى ذلك الإشراف على الإصلاحات والعمرات السنوية، والدورية للسفن وإصدار الشهادات والتقارير اللازمة لذلك ، ومراجعة واعتماد الرسومات الإنشائية للسفن والوحدات البحرية طبقا لشروط الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة ، ومراجعة واعتماد حسابات الأتزان والغمر لكافة السفن والوحدات البحرية ، والإشراف على عمليات القطر والجر بالمياه الدولية والساحلية والداخلية وإصدار التقارير اللازمة ومراجعة واعتماد منظومة الإدارة الآمنة (ISM Code) ، ومراجعة واعتماد منظومة الأمن (ISPS Code) .

_ ما هي نشاطات الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ؟

هناك عدة نشاطات تساهم بها الهيئة في المجال الاقتصادي البحري وهي النهوض بصناعة النقل البحري المصري من جهة الارتقاء بمستوى السلامة البحرية طبقا للمعاهدات والاتفاقيات الدولية والمتطلبات الوطنية ، وتخفيض تكاليف مصاريف التصنيف والتسجيل والمعاينات وتحديد الشهادات للسفن والوحدات المصرية مما يشجع الشركات الملاحية على تملك السفن التجارية والسياحية ووحدات الخدمات البحرية ويساعد على نمو الأسطول المصري بتخفيض إحدى أهم عناصر التكلفة المرتفعة التي تقع على عباء المستثمر المصري في مجال النقل البحري والتي تجعله يحجم عن الاستثمار في هذا القطاع ، والإشراف على سفن الصيد واليخوت العاملة في المجالات السياحية والارتقاء بمستواها ألفني لزيادة مستوى السلامة البحرية لتتحدى الكوارث البحرية المتكررة وخاصة بالنسبة لسفن الصيد وخاصة أن هذه السفن تحجم الهيئات الأجنبية على تسجيلها وتصنيفها والدعم ألفني للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة السفن المصرية وتوحيد المواصفات الفنية التي تفرضها التطبيقات البحرية على منتجي الأجهزة والمعدات المستخدمة في صناعة بناء السفن

والوحدات البحرية الصغيرة وفتح مجالات جديدة للأبحاث والتطوير في صناعة النقل البحري وخاصة في صناعة بناء السفن والوحدات البحرية. وبالإضافة إلى ذلك عمل تنمية في إيجاد فرص عمل وكوادر بحرية جديدة لجنيل المهندسين والمفتشين البحريين والريابنة العاملين في هذا المجال بالإضافة إلى باقي الوظائف والأعمال المرتبطة بهذا النشاط^(١٠) (مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٩).

ثانياً: ضرورة المفاوضات الفنية المستدامة لضمان صلاحية السفن:

يتضح من خلال الآراء السابقة لأحد الاستشاريين المتخصصين في تصميم وبناء السفن انه لا بد أن تكون هناك استمرارية للمفاوضات الفنية من اجل سلامة السفينة حتى لا تصبح سفينة متدنية المستوى فقد أقرت المنظمة البحرية الدولية IMO تعريف محدد للسفينة متدنية المستوى في الجمعية العمومية لهذه المنظمة رقم 19/ 787 والتعديلات التي أجريت عليه عام ٢٠٠٠ حيث ينص في الفقرة

1/ 6/ 9 بأنها (سفينة يكون بدنها أو ماكيناتها أو أجهزتها أو سلامة تشغيلها بصورة مادية SUBSTANTIALY أدنى من المستوى المطلوب في الاتفاقيات الخاصة بها أو يكون مستوى طاقمها الفعلي ليس متفقاً مع مستندات التقييم السليم)^(١١) (قنديل ٢٠٠٣) .

وواقع أن إجراء المفاوضات الفنية المرتبطة بالمفاوضات الصناعية وعلاقتها بالأمن الاقتصادي البحري لا بد أن تهدف إلى توافر مستويات مناسبة لنوعية السلامة والبيئة في صناعة النقل البحري ، وهذه المفاوضات تهدف إلى الشفافية الأكثر عن المعلومات المرتبطة بالسفن وزيادة ثقافة السلامة في العمل إلا أن استجابة الصناعة لتلك المطالب أظهرت نتائج مختلفة . فهينات التصنيف والإشراف المعترف بها والتي يمتاز خبراؤها في مجالات أبنية السفن والمكينات والمعدات بخبرات

عالية تجد صعوبة بالغة أثناء المفاوضات الفنية في إقناع الآخرين بمواصفات الهيئات .

على الرغم أن هذه الهيئات تحاول أن توحد الشروط والمواصفات من خلال اتحاد IACS واعترافهم جميعا بالحاجة إلى وجود مواصفات موحدة لصالح سلامة النقل البحري باعتبارها صناعة عالمية ، ومن ناحية أخرى تعرقل ضغوط المنافسة فيما بين الهيئات عملية التنسيق والتعاون بينها ، وهذا ينعكس على تحديد مواصفات ومستويات نوعية السلامة والبيئة البحرية حيث أن هيئات التصنيف والإشراف تقوم بالعمل من قبل ملاك السفن وحكومات دول العلم الذين يتعاقدون معها باعتبارها تضم خبراء فنيين ، وكذا بوضع تفاصيل المواصفات الفنية الواجبة لبناء السفن في العالم والنظم الهندسية اللازمة بموجب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS .

وبالتالي فيجب على جميع السفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية بضرورة الالتزام بمتطلبات تختص بأبنية السفن أو مآكيناتها أو معداتها أو مواصفات السلامة مع الالتزام بالتدريب للعنصر البشري من أجل تفادي الأخطاء لأن الالتزام بقواعد هيئات التصنيف والإشراف يعتبر واجب أساسي من أجل تحقيق الالتزام بالقواعد العامة الواردة في اتفاقية SOLAS ، وهذه العلاقة الواجبة هي التي تجعل الكثيرين يفترضون ويعتقدون خطأ أن هيئات التصنيف والإشراف لتصنيف السفن لها دور بوليسي أو سياسي في تنفيذ قواعد اتفاقية SOLAS لأنه على سبيل المثال :

إذا قامت هيئة التصنيف بالعمل بالنيابة عن أحد ملاك السفن حسب طلبه فإنها تقدم له الخدمات الخاصة بالإشراف على بناء السفينة بما في ذلك مراجعة التزام هذه السفن بقواعد ومتطلبات هيئة التصنيف ذاتها ، ومراقبة التزام السفن بهذه القواعد طوال تشغيلها أو إبحارها .

_ ومن جانب آخر _ فإن هيئات التصنيف والإشراف على السفن هي تنظييمات معترف بها عالميا وفقا لاتحاد IACS باعتبار أن له صفة استشارية للمنظمة البحرية الدولية (IMO) ، وبالتالي يمكنها أن تعمل بالنيابة عن الإدارات البحرية لدول العلم في مراقبة تنفيذ القواعد الدولية على السفن . وبالتالي ينحصر عملها في إبلاغ الإدارة البحرية المختصة إذا كانت سفينة معينة تتطابق حالتها مع المتطلبات الدولية أم لا كما تقوم هيئة التصنيف بالتوصية فقط بسحب الشهادات من سفينة إذا لزم الأمر ، وعلى الإدارة البحرية المختصة سحب أو عدم سحب الشهادات من تلك السفينة .

إذ أن الإدارة البحرية هي المسؤولة قانونيا عن تنفيذ القواعد الدولية لذلك فإن مهمة هيئة تصنيف السفن هي الإبلاغ عن حالة السفينة وذلك يعتبر عامل أساسي لضمان أن مالك تلك السفينة يدرك ويعلم طبيعة عدم صلاحية السفينة .

فالمالك هو المسؤول عن اتخاذ القرار بعمل الإصلاح أو الصيانة اللازمة وعن تحريض الطاقم على متن السفينة . أما سلطات دولة العلم فإنها مسؤولة عن تنفيذ القوانين الوطنية والقواعد الدولية على السفن التي تحمل علمها^(١٢) (BIMCO NEWS 2002) .

٢.٦ المفاوضات الوقائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

تعتبر الدراسات الوقائية من الدراسات الاستراتيجية ذات الأبعاد الاجتماعية التي تهدف إلى كيفية الحفاظ على أمن وسلامة المجتمع وبالتالي فالمفاوضات الوقائية هي عبارة البحث عن وسائل مستدامة من أجل تحقيق الغرض الوقائي ، وسوف نتناول الدراسة المفاوضات الوقائية المرتبطة بالأمن الاقتصادي البحري من خلال مفاوضات الأمن والسلامة والبيئة البحرية وذلك على النحو التالي :

أمفاوضات الأمن والسلامة في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

تشير هيئة اللويدز الإنجليزية (Lloyd's REGISTER (LR أن الأمن والسلامة في المجال الاقتصادي البحري فرعين مترابطين ولكل منهما تخصصه في الوقت الراهن ، ولكن في الواقع العملي لا يمكن فصلهم أثناء إجراء المفاوضات الوقائية بالنقل البحري ، ويعتبر كل منهما ذو أهمية قصوى للسفينة ، لأن الأمن لا يقل أهمية عن السلامة في مجال النقل البحري ^(١) ، ومن خلال هذه النظرة المتخصصة فإن الإدارة الأمنية أو الجهاز الأمني لأي منشأة من المنشآت البحرية سواء سفن أو موانئ يعتبروا عنصر أساسي لتأمين وسلامة المنشأة بما فيها من العاملين بها حيث تعتمد سائر إجراءات الأمن والسلامة في هذه المواقع على مدى الكفاءة التي يتمتع بها مسؤولي الأمن والسلامة من أجل تحقيق الهدف لتلك الإجراءات وهي كفالة الحماية والتأمين الشامل للمنشأة البحرية وفي مقدمتها العنصر البشري ، وذلك من أخطار التخريب والسرقات والاختلاس والحرائق والانفجارات والحوادث والغرق سواء منها بفعل الطبيعة مثل الزلازل والعواصف والسيول والبراكين والصواعق والأعاصير أو بفعل العنصر البشري .، وهناك بعض المصطلحات التي ترتبط بمفاوضات الأمن والسلامة البحرية مثل :

أولاً- المصطلحات المرتبطة بمفاوضات الأمن والسلامة البحرية:

أمن المنشأة البحرية : ويتمثل في مفاوضات الجهاز الأمني أو الإدارة الأمنية بداية من انتقاء الأفراد وتدريبهم بما يحقق الأهداف الأمنية من درجات الأمن والطمأنينة للمنشأة البحرية ، وبما يكفل لها الخصوصية التي تتمثل في العمل على منع الأشخاص الغير مصرح لهم أو الغير مرغوب فيهم من الدخول إلى تلك المنشأة ويتحقق ذلك بتحديد المنشأة وإقامة الأسوار حولها ثم التحكم في الدخول إليها عن طريق البوابات

وتنظيم الدخول للمنشأة والخروج منها بهدف إحكام السيطرة عليها وإجراء المراقبة البصرية والإلكترونية للوقاية من أخطار السرقة والاختلاس والتخريب باشكالة المختلفة الميكانيكي والمعنوي كذلك تأمين المنشأة ضد أي محاولة للتسلل أو الاقتحام .

للسلامة والصحة المهنية :

وتتمثل في مفاوضات خلق ظروف آمنة وصحية في المنشأة البحرية لحماية الأيدي العاملة من أخطار الإصابات ولوقايتهم من الأمراض والإصابات التي قد يتعرضون لها أثناء قيامهم بأعمالهم وكذلك وقايتهم من الأمراض المهنية ، وأيضاً توفير الصيانة للألات والمعدات وحمياتها من التلف نتيجة للحوادث التي يكون جهاز السلامة الصناعية في المنشأة قد تتبأ بها ودروس احتمالات وقوعها واطهر طرق الوقاية منها .

منع الحريق والمساهمة في مكافحتها : وهى المفاوضات المرتبطة بمسببات الحرائق ودراسة مصادر للخطورة بالمنشآت البحرية واتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع وقوعها ، مع توفير كافة الإمكانيات المتاحة من تدريب وأفراد ومعدات وتجهيزات حديثة تكفل السيطرة الفورية على الحرائق في حالة حدوثها والحد من انتشارها . فالحرائق تعد من اكبر الأخطار التي تهدد المنشآت البحرية لما لها من قدرة تدميرية وسرعة في الانتشار وما تخلفه من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات .

المساهمة في الحفاظ على السلامة البيئية : ويتم المفاوضات في هذا التخصص من اجل الحد من مخاطر التلوث البيئي بمختلف أنواعه واشكالة نتيجة للتطور الصناعي في مجال النقل البحري ، والأخذ بالوسائل التقنية الحديثة وما أفرزتها من مخاطر تراكمية تهدد السلامة البيئية ، الأمر الذي يستوجب إضافة مسئولية المساهمة في الحفاظ على السلامة البيئية بالمنشآت البحرية الحيوية أو بتخصيص إدارة لهذا التخصص .

ويوضح اللواء احمد القاضي^(١) أن هناك خصائص لجهاز أو إدارة الأمن في المنشآت البحرية الحيوية ويمكن للدراسة أن توضح هذه الخصائص على النحو التالي :

ثانياً. خصائص جهاز وإدارة الأمن في المنشآت البحرية:
١. إعداد الخطة الأمنية للمنشأة البحرية ومتابعة تنفيذها

ويرى اللواء احمد القاضي أن من المهام الأساسية التي يضطلع بها جهاز الأمن بالمنشآت الصناعية بمختلف أنواعها هي إعداد الخطة الأمنية للمنشأة التي تستهدف حماية كافة العناصر الرئيسية لها من أجل مواجهة كافة الأخطار التي تهدد أمنها . سواء كانت هذه الأخطار متوقعة أم بعيدة الاحتمال وهناك صفات أساسية يجب أن تتوفر في مفاوضات الخطط الأمنية أهمها :

أ- صفة الاستمرارية : بمعنى أن تركز المفاوضات المرتبطة بالخطة الأمنية على صلاحية التنفيذ على المدى الزماني دون أي توقف وذلك لان أي توقف يعنى ثغرة أمنية يمكن من خلالها الإخلال بأمن المنشأة وتعرضها للخطر .

ب- صفة الاحتواء : وذلك بان تكون المفاوضات في الخطة الأمنية محتوية على أسلوب عمل يكفل التصدي لكافة الأخطار التي تهدد أمن المنشأة ، والمتوقع منها والبعيد الاحتمال ، الناشئ منها عن الظواهر الطبيعية أو عن الأفعال الإجرامية .

ج- صفة المرونة : وبان تكون المفاوضات المرتبطة بالخطة الأمنية قابلة للتعديل والتطوير بما يتناسب مع المتغيرات الدولية والوطنية ومواجهة أي انعكاسات أمنية لم تكن في الحسبان عند وضع الخطة الأمنية .

د- **الصفة العلمية:** وترتبط المفاوضات في الصفة العلمية بان تعتمد الخطة الأمنية على أسس علمية ثابتة وان تأخذ بكل حديث ومستحدث في مجالات الأمن والسلامة بما يكفل تفوق جهاز أو إدارة الأمن بالمنشأة وتحديث وسائله ومعداته ، وهو الأمر الذي يتفق مع روح العصر وتطوره التكنولوجي .

هـ - **الصفة المانعة :** أي تكون المفاوضات لجميع الإجراءات الأمنية التي تشتمل عليها الخطة تستهدف بالدرجة الأولى منع وقوع الأخطار التي تهدد أمن وسلامة المنشأة ، أي منع جرائم السرقات والاختلاسات ومنع الحريق والانفجارات ، وكذا منع جرائم التخريب باختلاف أنواعها والتصدى لمحاولات التسلل والاقحام وهذا لا يأتي إلا من خلال التعرف المسبق على مسببات والعوامل المساعدة على حدوث هذه المخاطر واتخاذ الإجراءات الوقائية التي تمنع وقوعها .

و- **صفة القابلية للتنفيذ :** ويتم المفاوضات بما يكفل عدم تعارض الإجراءات والوسائل التي اشتملت على الخطة مع أي من النواحي الفنية أو الهندسية أو الصحية أو غيرها من النواحي المختلفة ، وبذلك يتحقق للخطة الأمنية القدرة على التنفيذ الفوري بالاستجابة السريعة من جميع العاملين بالمنشأة .

ز- **صفة الدقة في تحديد المسؤوليات والواجبات :** وتقوم المفاوضات في كيفية تحقيق الدقة للخطة الأمنية بمعنى أن تكون الخطة دقيقة في تحديد المسؤوليات التي تشملها ، ويجب أن تكون محددة بصورة قاطعة مانعة لأي تدخل أو ازدواج في الاختصاصات كذا يجب أن تشمل بيانات الواجبات التي تنطوي عليها الخطة وكل التفاصيل الدقيقة بما يتيح وضوح الرؤية ولا تترك مجالاً للاجتهاد أو التأويل بالإضافة إلى اشتمالها على الطول والإجابات القاطعة لكل الاحتمالات والتوقعات بما لا يسمح للمفاجأة .

٢. أعمال الحراسة والتأمين داخل المنشأة البحرية:

حيث يبحث جهاز أو إدارة الأمن بالمنشأة البحرية من خلال المفاوضات والوسائل المتاحة أو المستحدثة لتنظيم أعمال الدوريات الأمنية المختلفة داخل المنشأة البحرية وبكرتة^(١) منطقة الاقتراب المحيطة بالسور الخارجي لها ، وذلك لحمايتها ضد أي محاولة للاقتحام أو التسلل ، وأيضا من خلال الرقابة وإحكام السيطرة على البوابات والمداخل والمخارج ، كذا تعيين نقاط الحراسة والتأمين على الأجزاء الحيوية من المنشأة البحرية من أعمال التخريب أو التسلل مع توفير المراقبة الإلكترونية وأجهزة الإنذار المختلفة من أجل المحافظة على خصوصية المنشأة من الاختراق ، وبالإضافة إلى ذلك تعزيز أمن الأفراد من خلال تطبيق نظام بطاقات تحقيق الشخصية للعاملين ذات الشفرة الممغنطة لسفادي التلاعب في تلك البطاقات وتنظيم قواعد الزيارات بما يكفل مراقبة تحركات الزائرين داخل المنشأة البحرية وفي مجال تأمين وسائل الانتقال والاتصالات تتم المفاوضات بالنسبة لوضع قواعد بالنسبة لدخول وخروج المركبات ، وتحديد أنواع التصاريح الخاصة بها ، وتحديد أماكن انتظارها ، ووضع القواعد الخاصة بحركة السيارات داخل المنشأة وتأمين وسائل الاتصال وغرف حفظ الوثائق والمعلومات ضد أي اختراق .

٣. تنظيم حركة المرور داخل المنشأة البحرية:

يقوم جهاز أو إدارة الأمن بإجراء المفاوضات لكيفية تخطيط وتنظيم حركة مرور السيارات والمركبات المختلفة داخل الطرق والممرات الداخلية عن طريق تنظيم سريان المرور^(٢) .

وعلى سبيل المثال في المواني ، وذلك بتحديد اتجاهات السير وتخطيط الشوارع ، وتحديد أماكن الانتظار في داخل المواني أو في المنطقة

المحيطة بها من الخارج مع تزويدها باللائقات الإرشادية اللازمة . وكذا صُرف التصاريح الخاصة بدخول المواني ولصق العلامات المميزة لها ووضع القواعد التي تحكم تحركات السيارات والمركبات المختلفة داخل المواني أو المنشأة البحرية مع تحديد السرعة القصوى المسموح بها ، وكل ذلك في نطاق التأمين الكامل وإحكام السيطرة الأمنية على حركة السيارات والمركبات المختلفة بما يكفل منع وقوع الحوادث بها وتلافي الأخطار ، ويراعى عند التنظيم أن تكون مواقف السيارات بعيدة عن الأرصفة ولا يسمح للسيارات بالاقتراب من السفن .

٤ ضبط الوقائع الجنائية داخل المنشأة البحرية:

وتتم مفاوضات ضبط الوقائع الجنائية من خلال جهاز أو إدارة الأمن بالمنشأة البحرية من خلال ضابط أمن الشركة الملاحية CSO ضابط أمن السفينة SSO ، ضابط أمن المرفق المينائي PFSO وذلك من خلال الضبط والتحقيق بالنسبة لما يقع في نطاق المنشأة البحرية من حوادث جنائية مثل جرائم السرقات والاختلاسات والمشاجرات والإصابات والحرائق وأعمال التخريب المختلفة وحوادث الطرق والمصادمات والاختراقات بمختلف أشكالها والهجرة غير الشرعية وغيرها ، حيث يقوم جهاز أو إدارة الأمن في المنشأة البحرية بالانتقال إلى مكان الواقعة والسيطرة الأمنية على نطاقها وإجراء المعاينة الفنية لمسرح الجريمة والتحفظ على الآثار المادية الموجودة به ، والتحفظ على الجناة والمشتبه فيهم وتحديد وتجهيز شهود الواقعة والمعاونة في جمع الاستدلالات وتقوية القرائن والمساهمة في أعمال البحث والتحري بما يكشف غموض الحادث وغيرها من الأعمال المتصلة بأعمال الضبط والتحقيق ، وذلك لحين وصول سلطات الضبط الحكومية لمكان الواقعة حيث تتولى هي مباشرة أعمال التحقيق كاملة .

٥. المعاونة في أعمال الإطفاء ومكافحة الحريق والمتفجرات:

كما أشارت من قبل هيئة اللويدز أن الأمن والسلامة في المجال الاقتصادي البحري فرعين مترابطين ولذلك فإن من اختصاصات ضباط الأمن في المنشأة البحرية التعامل الفوري مع الحرائق المحدودة والعمل على إخمادها والسيطرة عليها بمنع انتشارها ، وذلك بما يتوافر لرجال الأمن بالمنشآت من تدريب مسبق على أعمال مكافحة وعلى الأسلوب العلمي في التعامل مع الحرائق والحد من انتشارها باستخدام أجهزة الإطفاء اليدوية ، ولا شك أن هذا الأمر يرتبط بطبيعة العمل بجهاز أو إدارة الأمن وما تتصف به من استمرارية التطوير في المعدات وبالإضافة إلى انتشار افرادة في كل الأماكن والمواقع بالمنشأة مما يتيح لهم سرعة الانتقال ، ويكفل لهم السيطرة الكاملة على الحرائق المحدودة ؛ وأيضاً المعرفة المحدودة للتعامل مع المتفجرات(*) حيث أن المادة المتفجرة هي مادة ثابتة التركيب يمكنها أن تتحلل بسرعة كبيرة جداً متحولة إلى أننتج غازية تحت تأثير مؤثر خارجي ، ويصحب هذا التحول درجة حرارة مرتفعة وضغط عال مفاجئ يؤدي إلى تدمير المنشأة البحرية .

٦. أعمال البطاقات وتحقيق الشخصية:

عادة ما يلحق بإدارة الأمن بالمنشآت البحرية قسم يختص بأعمال البطاقات وتحقيق للشخصية الممغنطة حيث يتولى هذا القسم إصدار البطاقات الشخصية للعاملين والخبراء بالمنشأة وتحديد مدة صلاحيتها كذا إصدار التصاريح الخاصة بالزوار والعاملين المؤقتين وعمل المقاولين المتعاقدين مع المنشأة ويتم إعداد سجل إلكتروني خاص لقيد جميع البطاقات الصادرة أو الملغاة أو النالفة أو المفقودة كذا يختص هذا القسم بإصدار تصاريح السيارات المصرح لها بدخول المنشأة البحرية المسموح

لها بدخولها ، كما يختص هذا القسم أيضا بالأعمال المتعلقة بالأجانب من العاملين بالمنشأة وتجديد الاقامات بهم ومراجعة الجوازات وتصاريح العمل الخاصة بالعاملين وكذا الأعمال المتعلقة بحفظ المستندات الخاصة بالبصمات. الخاصة بالعاملين بالمنشأة لهذا القسم حيث يتولى فهرستها وحفظها للرجوع إليها^(١٣)(القاضي ١٩٩٨).

٧- الأمن والهندسة الأمنية في المنشآت البحرية:

يوضح اللواء محمد غالب بكزادة^(١٤) بان الدراسات الاقتصادية الحديثة للسفن الأمنية تهدف إلى تحقيق أكبر عائد من الأمان بأقل تكلفة ممكنة وهى تكلفة الموارد البشرية العاملة في مجال الأمن اختياراً وتشغيلاً وتدريباً وتنظيماً ونشاطاً ومعاشاً ، وتكلفة الأجهزة والمعدات باختلاف أنواعها وأغراضها اختياراً وشراء وتشغيلاً وصيانة وتحديثاً ، وهو ما يطلق عليه نظم الهندسة الأمنية .

حيث تعتبر الهندسة الأمنية من أهم فروع التخصصات الأمنية التي تعالج قضية استخدام الأجهزة والمعدات الداعمة للعمل الأمني (الكهربائية _ الميكانيكية _ الإلكترونية) من أجل تحقيق أعلى نسبة لتأمين الأفراد والمنشآت والنشاطات الإنسانية في المجتمع.

ولا يخلوا أي نظام أمني ناجح من ضرورة دراسة البنية الهندسية والفنية الداعمة لهذا النظام والتي تعتمد على توفير وتحليل العناصر الأولية التالية :

أ- البيئة والظروف المكانية والزمانية والموضوعية المحيطة والمتوقعة .

ب- مدى ملائمة الأجهزة والمعدات لمواجهة نوع الخطر المتوقع وحجمه واتجاهه ومستقبله .

ج- الإمكانيات المتاحة والممكن إتاحتها .

د- البنية المعلوماتية المتكاملة .

هـ- الحاجة الفعلية للأجهزة والمعدات الأمنية ، وحجم هذه الحاجة ومداها .

و- توفير القوى البشرية القادرة على أعمال الصيانة بكفاءة واقتدار .

ح- وجود بنية إدارية قادرة على إدارة نظم التشغيل والتدريب والصيانة والمتابعة .

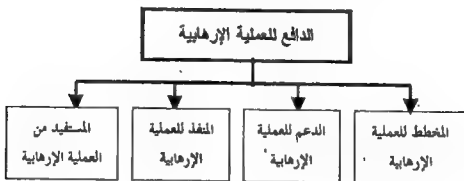
ط- توفير مخزون كامل من قطع الغيار ومستلزمات التشغيل .

وتتنوع الأجهزة والمعدات الداعمة للعمل الأمني من حيث طبيعة وغرض وحجم استخدامها إلى أنواع مختلفة متعددة وقد أسهم العلم الحديث والتطور الهائل في التكنولوجيا في تقديم مختلف الأنواع المبتكرة التي تدعم عملية حماية وتأمين النطاقات الخارجية للأهداف المؤمنة والنطاقان الداخلي لهما بالإضافة إلى أجهزة المراقبة والتحكم في تشغيل وضبط مختلف الأجهزة الأمنية في الموقع كما تطورت أجهزة منع الاختراق وأجهزة المراقبة المرئية والسمعية إلى الحد الذي يمكن معه تحقيق هذا الهدف على مسافات تبلغ مئات الكيلو مترات من أجل ملاحقة أمنية واعية مستجدة للتطورات العلمية في هذه المجالات^(١٤) (بكرادة ١٩٩٩).

٨. الأداء العلمي لمواجهة للإرهاب البحري:

يوضح اللواء محمد غالب بكرادة أن الأداء والدور العلمي لمكافحة العمليات الإرهابية يرتبط بضرورة تفهم ثلاث مجموعات أساسية ويمكن للدراسة أن توضحها على النحو التالي :

أولا - المجموعة الأولى : الدافع للعملية الإرهابية : وتنقسم إلى أربع فروع أساسية :



الشكل (٦-٢) شكل يوضح دوافع العملية الإرهابية^(١٥) (سليمين ٢٠٠٥)

١- المخطط للعملية الإرهابية :

يعتبر المخطط للعملية الإرهابية هو العقل المفكر للأيديولوجية^(١٦) الإرهابية التي تتخذ من العمليات الإرهابية أحد وسائل تحقيق أغراضها وترتبط عملية التخطيط للعمليات الإرهابية بمجموعة من المحددات :

البيئة التخطيطية ، والبيئة التنفيذية ، وبيئة المواجهة والأيديولوجية الفكرية السائدة في تلك البيئات المحيطة بالعمل الإرهابي وأيضا البيئة المواتية للعمل الإرهابي بحكم الطبيعة الجغرافية أو الطبيعة الاجتماعية أو نوعية البيئة الإدارية السائدة من حيث تكنولوجيا الأداء الإرهابي . Terrorism Performance Technology

وأيضا الثقافة التنظيمية السائدة في بيئة التخطيط وفي محيط الهدف الإرهابي ، والفاعلية التنفيذية لمنفذي العمل الإرهابي ، ونطاقات الدعم الداخلي والخارجي والبيئة المعلوماتية المتاحة والتقديرية الاحتمالية للأفعال وردود الأفعال بما تتضمنه من التأثيرات المتوالية لتداعيات

الأحداث والمواقف ، وكفاءة النظم الأمنية لمواجهة للأعمال الإرهابية والقياسات التاريخية لخطوات ونتائج العمليات السابقة مكانيا وزمانيا وموضوعيا ، ويتنوع القائمون بالتخطيط للعمليات الإرهابية من فرد واحد إلى مجموعة أفراد إلى تنظيمات محلية أو تنظيمات عالمية كما تنتوع دوافع التخطيط للعمليات الإرهابية لانه ليس بالضرورة أن يكون الإرهابي معتنق للفكر الأيدلوجي الذي يقف وراء العملية الإرهابية ، وإنما يمكن أن يحدث اشتراك مع جماعات الأجرام والجريمة المنظمة لتنفيذ العمليات الإرهابية ، ولكن هذا لا ينفي أن في أحوال متعددة يكون المخطط للعملية الإرهابية يكون معتنق للفكر الإرهابي تحت عباءة الفكر الأيدلوجي من أجل تحقيق أهداف خاصة والتي تكون بعيدة كل البعد عن القضية التي يدافع عنها ، حيث أن للمخططات الإرهابية المقدرة الفريدة على التأثير والاستقطاب لعناصر مؤهلة لتنفيذ العمليات الإرهابية من خلال عدة أساليب منها عمليات غسيل العقول Brain Washing ، عمليات التأثير والتحكم الاقتصادي وعمليات المشاركة في الأهداف الجزئية أو الكلية .

ب- الدعم للعمليات الإرهابية :

وبوضح اللواء محمد غالب بكزادة أن الطرف الداعم للعملية الإرهابية من أهم الأطراف المساهمة في فاعلية العملية ونجاحها في تحقيق أهدافها ، وتلك الأهداف يمكن أن تختلف باختلاف الفكر للداعم أو الفكر المخطط أو المجموعة المنفذة ، وهذا الاختلاف لا يتعلق بنتيجة العملية وإنما يتعلق بزاوية تأثيرات هذه النتيجة في اتجاه فكر كل منهم وتعدد أنواع وأشكال الدعم الذي يساند العمليات الإرهابية ويدفع بها إلى تحقيق أهدافها ، وذلك من خلال الدعم المادي المباشر وغير المباشر ، والدعم بالسلاح أو التجهيزات أو وسائل الانتقال أو وسائل الاتصالات ، وأيضا من

خلال الدعم بالمشاركة المباشرة أو غير المباشرة ، والدعم البشري ،
والدعم بالخبرات التدريبية ، والدعم المعنوي ، والدعم السياسي المباشر
وغير المباشر ، والدعم الإعلامي.

ج- المنفذ للعملية الإرهابية :

ويشير اللواء محمد غالب بكزادة أن المنفذ للعملية الإرهابية يعتبر القوة
المنفذة للمهمة أو الفريق التنفيذي للخطط والأدوار التي يضعها المخطط
للمعملية ، وقد يشترك المخطط التكتيكي للمعملية في تنفيذها أو في قيادة
فريق التنفيذ المكلف بالمعملية ، ويندرج منفذي العمليات الإرهابية تحت
نوعيات ثلاث هي :

المنفذ المرتزق : وهو الذي يقدم على التنفيذ من أجل ابتغاء عائد مادي
أو مصلحة شخصية أو نتيجة ضغط أو ابتزاز من أي نوع دون أي إيمان
موضوعي بالهدف من المعملية وهذا النوع من المنفذين يركز أدائه على
إطارين رئيسيين : إرضاء الطرف الدافع أو الضاغط بتنفيذ المعملية وفق
مخططاته وأهدافه ، والحرص الشديد على الخروج من المعملية حيا حرا
سليما .

المنفذ العقائدي : وهو الذي يقدم على تنفيذ المعملية عن إيمان منه بالهدف
منها وطاعة عمياء لتعليمات المخطط وأوامره وتعتبر عملية بناء هذا
الموقف لدى المنفذ العقائدي من أخطر عمليات التخطيط الإرهابي
وأكثرها صعوبة وحساسية حيث تتطلب قدرة فائقة

على الاختيار المليم للشخصيات التي يتوافر لديها تربة خصبة لزراعة
المعتقد وتوظيف بيئة محيطة لتحقيق الاستجابة وشخصية غير سوية تقبل
الانقياد المطلق في النهاية .

المنفذ التطوعي : وهو المنفذ الذي يقوم بالعملية الإرهابية في إطار عمل تطوعي ومن خلال محاولة تقديم خدمة أو ولاء عائلي أو قبلي أو عملية مشاركة تبادلية بين منظمات إرهابية محلية أو عالمية تحت عباءة فكر إرهابي عام .

د- المستفيد والمستثمر للعملية الإرهابية :

ويرى اللواء محمد غالب بكزادة أن المستفيد والمستثمر للعملية الإرهابية يعتبر طرفا بعيدا عن دائرة التخطيط أو التنفيذ أو الدعم ولكنه يرتبط بدائرة التأثيرات المباشرة أو المتوالية للعملية الإرهابية بما يخدم مصالحه أو اهدافه الحالية أو المستقبلية أو ذريعة لتسديد مطالبة أو تبرير تصرفاته .

ثانيا- المجموعة الثانية : ضحايا العمليات الإرهابية:

ضحايا العمليات الإرهابية هم الأطراف الذين يقع عليهم الأذى نتيجة العملية الإرهابية من أضرار مادية أو نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية أو سياسية مباشرة أو غير مباشرة وهم في تنوعهم قد يكونون أفرادا أو جماعات أو منظمات أو دول وهم ينقسمون إلى أطراف ثلاث هي:

الضحايا المباشرين : هم الضحايا الذين تسعى العملية الإرهابية بكل عناصرها إلى إحداث التأثيرات الفعالة على مواقفهم وتصرفاتهم أو قراراتهم وهم الذين يمثلون أوعية الأهداف النهائية للعملية الإرهابية .

والضحايا الغير مباثرون : هم ضحايا للوسيلة الإرهابية المتبعة والتي تقع نتائج العملية عليهم وتأثيراتها تجاههم والمواقف للضاغطة تجاه الضحايا المباثرون المستهدفون ، وهم يتمثلون في الرهائن أو المختطفون أو الذين يتجه إليهم الترويع والعنف والرعب بالإرادة والقصد وهم كذلك قتل أو جرحى العملية الإرهابية.

ضحايا الصدفة : وهم يمثلون الضحايا الذين يتعرضون لمخاطر العمل الإرهابي نتيجة تواجدهم بموقع الحدث الإرهابي بطريق الصدفة البحتة دون أن يكون تواجدهم هدفا مقصودا للعمليات الإرهابية وضحايا الصدفة هم الذين أوقعتهم ظروفهم في دائرة مخاطر العملية الإرهابية وتتوقف درجة الضرر الواقع عليهم بمدى قربهم أو بعدهم عن بؤرة العملية ومدى النجاح أو الفشل الذي صانف العملية .

ثالثا المجموعة الثالثة : التشكيل المواجهة للعملية الإرهابية:

يوضح اللواء محمد غالب بكزادة بأنه يقصد بالتشكيلات المواجهة للعملية الإرهابية أي تلك الأطراف التي تقتضي طبيعة عملها أو تدفع بها مصالحها أو تؤثر عليها مخاطر العملية الإرهابية بحيث تدفع بهذه الأطراف إلى مكان الصدارة المباشرة في مواجهة العملية الإرهابية بأطرافها وأهدافها ونتائجها أو تبقى عليها في دور المواجهة الفعالة وهذه الأطراف هي :

النوع الأول : مجموعة المواجهة المباشرة:

فريق إدارة الأزمة تكتيكيا : الأزمة علميا هي محتوى النقطة الحرجة التي يصل إليها تفاعل النشاط الإنساني ويتصاعد إليها الصراع أيما كانت صورته أو اهدافه بحيث يصل إلى ذروته ، ويصبح أسلوب إدارة هذه الأزمة هو الفصيل الفعال في الوصول بالصراع إلى القمة التي يتطلبها أحد الأطراف فيه ، ويتحدد عند هذه النقطة للحرجة اتجاه مسار الصراع الأفضل أو إلى الأسوأ ، والعمل الإرهابي الذي هو نتاج تفاعلات وصراعات ظروف اجتماعية وسياسية واقتصادية تتطور داخل إطار من الفكر الإرهابي كأحد أدوات الصراع الذي يصل الفكر إلى مرحلة الأزمة الإرهابية ، ويصبح مواجهة العملية الإرهابية هي في حقيقتها عملية إدارية خاصة من أجل إدارة هذه الأزمة باعتبارها عملية إدارية خاصة

من شأنها إنتاج استجابة استراتيجية لمواقف الأزمات من خلال مجموعة الإداريين المنتقاة مسبقاً والمدرّبين تدريباً خاصاً ، وفريق الاداره التكتيكية للارزمة يشكل أحد مجموعات المواجهة المباشرة للعملية الإرهابية ، ويعتبر منفذاً لسياسة تكتيكية لمعالجة الأزمة في إطار السياسة الاستراتيجية العامة من خلال وحدات متخصصة هي :

وحدة الأمن : وهي الوحدة المعنية بمهام المواجهة الأمنية اللازمة في دائرة النطاق المكاني للارزمة وتتكون من عدة مجموعات متخصصة :

ـ مجموعة التحريات والمعلومات : وهي المجموعة التي تتولى جمع المعلومات وتحليل المعلومات المتعلقة بالحدث الإرهابي وأطرافه المختلفة ، وذلك بصورة مستمرة ومتعددة المصادر والوسائل ، ومد صانع القرار بها مع تحقيق الاستجابة السريعة ، والفعالة للمتطلبات المعلوماتية المستجدة للارزمة لمواجهة المتغيرات الحادثة في صناعة القرار . مع توفير المساعدات التكنولوجية اللازمة للوصول إلى المعلومة .

ـ مجموعة النظام : وهي المجموعة التي تتولى تحقيق نوع من الانضباط في البيئة المحيطة بالحدث الإرهابي ، وذلك بالصورة التي تتيح لصانع القرار مساحة من الحركة .

ـ مجموعة التعامل المصلح : وهي المجموعة التي تتولى تنفيذ القرار الصادر بالتعامل مع العملية الإرهابية بالواجهة المسلحة ، ووفقاً للأسلوب الملائم لطبيعة وبيئة الحدث وهي تتضمن أعمال الاقتحام والقنص والقبض وإنقاذ الرهائن ، وتحرير الحدث من القوة الإرهابية المسيطرة وتنوع الأسلحة والمهمات والأدوات المستخدمة باختلاف ظروف كل عملية .

_ وحدة المفاوضات : وهى الوحدة الموكلة إليها بإجراء عملية الاتصال التفاوضي مع مرتكبي العملية الإرهابية ، وذلك في الاستراتيجية العامة لمواجهة العمل الإرهابي التي يضعها فريق إدارة الأزمة استراتيجيا ويضم الفريق التفاوضي خبير مفاوضات أممي كفائد لفريق المفاوضات ، ويكون له خبير مفاوضات مساعد أو احتياطي بالإضافة إلى خبير اجتماعي نفسي حينما يكون قائد العملية التفاوضية غير ملم بالجوانب الاجتماعية والنفسية ، وهذا الخبير وجوده أساسي من أجل متابعة الأوضاع الاجتماعية النفسية لمرتكبي الفعل الإرهابي ، وتكييف الأفعال وردود الأفعال وفقا لذلك ، والفريق التفاوضي حينما يقوم بالعملية التفاوضية إنما يجرى تلك العملية من أجل اتخاذ القرارات المتعلقة بمسارات تلك العملية ، وتحديد أساليب المعالجة السريعة وذلك في إطار الأهداف الاستراتيجية العامة للموضوعة وبعبدا عن صناعة قرار الأزمة ، وذلك القرار الذي يجب أن يظل دائما في حوزة الفريق الاستراتيجي الأعلى للأزمة ، والذي يصل إليه الصورة الكاملة للموقف أولا بأول من خلال تقارير كافة المجموعات النوعية المتخصصة التي تعمل سواء في فريق إدارة الأزمة تكتيكيا أو التي يضمها الفريق الاستراتيجي لإدارة الأزمة .

_ الوحدات الطبية : وهى مجموعة العمل المتخصصة في أعمال الإنقاذ والإسعاف وعلاج الحالات الطارئة التي تقع في موقع الحادث .

_ وحدة الإنقاذ والحريق : وهى مجموعة العمل المتخصصة في أعمال الإنقاذ والحريق المختلفة والتي تقف بإمكانياتها وأفرادها على أهبة الاستعداد لمواجهة أي موقف يتطلب تدخلها .

_ وحدة الاتصالات : وهى مجموعة العمل المكلفة بتأمين خطوط الاتصال الأفقية والراسية بين أطراف العملية وذلك بالصورة التي تضمن أمن

المعلومات والاتصالات ومرونة انسيابها بين المستويات المختلفة من اجل فاعلية وصول للتعليمات والقرارات خلال العملية .

ـ **وحدة العلاقات العامة والأعلام :** وهي مجموعة العمل المنوط بها ضبط إيقاعات التغطية الإعلامية للعملية الإرهابية بحيث لا تؤثر على مسارات عملية إدارة الأزمة أو تدخل بعوامل الأمان اللازمة لسلامتها وبحيث تكون التغطية الإعلامية للعملية بعيدة عن عمليات الإثارة وإشاعة القلق في المجتمع المحيط بالعملية ، كما تقوم أيضا بتقديم المساعدة اللازمة والوقوف إلى جانب أقارب الضحايا خارج موقع العملية وزرع الطمأنينة والأمان في نفوسهم ومعاونتهم على مواجهة الموقف في صبر وشجاعة وتقدم .

النوع الثاني : مجموعة المواجهة غير المباشرة:

يقصد بمجموعة المواجهة غير المباشرة للعملية الإرهابية ، أي الأطراف الذين ترتبط بهم العملية الإرهابية من حيث وقائعها ، أو نتائجها أو تأثيراتها ويكون لهم دور مباشر أو غير مباشر في صياغة قرار الأزمة دون التعامل المباشر مع أفراد العملية الإرهابية أو التواجد على مسرح الأحداث في كثير من الاحيان ويتمثلون في أربعة أطراف هي :

ـ **نظم الحكم المرتبطة بالنطاق المكاني للعملية :** يقصد بنظم الحكم المرتبطة بالنطاق المكاني للعملية الإرهابية أي نظم الحكم في الدولة التي تمت العملية الإرهابية في حدودها ، لأن تلك الدولة تعتبر ضحية غير مباشرة للعملية الإرهابية لأنها تعتبر بمثابة وسيلة لأحداث نتائج وتأثيرات العملية تجاه الضحية المباشرة للعملية .

أما إذا اتجهت أهداف العملية الإرهابية إلى الضغط والتأثير على الدولة ومسرح الجريمة فإن الدولة تعتبر ضحية مباشرة للعملية الإرهابية .

- مجموعة المصالح المتأثرة بالعملية الإرهابية : ويقصد بها مختلف الجهات والمؤسسات الاقتصادية بمختلف تخصصاتها والتي تتأثر مصالحها واهتماماتها بالعملية الإرهابية ونتائجها سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة وذلك كالشركات الملاحية أو السياحية أو شركات البترول ومنشأتها أو وسائل نقله أو محطات التموين والتخزين .

- المجموعات الداعمة لصناعة قرار الأزمة الإرهابية : ويقصد بها الدول أو المؤسسات أو التنظيمات أو الشخصيات ذات التأثير المتوقع على قرار الأزمة الإرهابية سواء كان هذا التأثير المتوقع نتيجة نقل دولي أو سياسي أو تنظيمي ^(١٦) (بزيادة ١٩٩٩) .

٩. التقرير والأجراء الأمني في الجرائم الجنائية على متن السفن البحرية:

يوضح اللواء سراج الدين الروبي ^(١٧) أن التقرير الأمني يختلف حسب الموضوع الذي يستهدفه وقد أشار أن تقرير فحص حادث سواء كان قتل عمد أو قتل خطأ أو ضرباً للقضى إلى موت أو ضرباً أو سرقة بأنواعها المختلفة سقوطاً من علو وغيرها من المواقف المتعددة حسب كل حادث ^(١٧) (الروبي ٢٠٠٠) .

ولهذا السبب فإن التقرير الأمني المرتبط بالحوادث الجنائية على متن السفن التجارية يعتبر في غاية الأهمية لأنه يتوقف عليه مسار التحقيقات والإجراءات الجنائية التي تتخذها السلطات الوطنية ، ولذلك يجب إجراء تدريب للفرق الوظيفية المرتبطة بالأمن ضابط أمن الشركة الملاحية CSO ، ضابط أمن السفينة SSO ، ضابط أمن المرفق المينائي PFSO على أسلوب كتابة التقارير واتخاذ الإجراءات الأمنية في الجرائم الجنائية والإرهابية التي يمكن أن تحدث على متن السفن التجارية ، وذلك من خلال تدريبهم على النماذج التصورية لتلك الجرائم التي يمكن أن تحدث على متن السفن التجارية وعلى سبيل المثال تناول سيناريو

تصوري لوسيلة الضبط لحادث يعتبر بمثابة جريمة فردية يمكن أن يحدث على متن سفينة ركاب ومرتبطة هذه الحادثة بنماذج للقضايا الجنائية المرتبطة بالأمن الاقتصادي^(١٨) (انظر: الملحق رقم ٦-٢) .

بد المفاوضات البيئية في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

يقصد بالبيئة Environment بأنها مجموعة العوامل البيولوجية والكيمائية والطبيعية المحيطة بمساحة معينة يقطنها كائن حي ، ويشار إليها أيضا على أنها الظروف الطبيعية الجغرافية والمناخية المحيطة بالإنسان في تحديد نشاط الإنسان واتجاهاته ، وقد تحولت كلمة البيئة في الوقت الراهن إلى مصطلح ذي دلالة سياسية بفضل توسع المدن وكثافة السكان ، وانتشار التلوث الذي يهدد البيئات المختلفة داخل المجتمع الدولي^(١٩) (الموسوعة السياسية ١٩٨٥).

وبالتالي فالبيئة هي المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية ، و ما يحتويه من مواد و ما يحيط بها من هواء و ماء و تربة و ما يقيمه الانسان من منشآت ، وترتبط كلمة بيئة بمجموعة من المصطلحات يمكن للدراسة أن نتناول بعض منها على النحو التالي :-

البيئة البحرية : يقصد بالبيئة البحرية " أي التعبير عن المحتوى الحيوي لمياه البحار والمحيطات " أي أنها مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة بعضها البعض اتصالاً حراً^(٢٠) (الجمال ١٩٩٨) .

تلوث البيئة : أي تغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية .

تدهور البيئة : التأثير على البيئة بما يقلل من قيمتها أو يشوه من طبيعتها البيئية أو يستنزف مواردها أو يضر بالكائنات الحية أو بالآثار

حماية البيئة : المحافظة علي مكونات البيئة و الارتقاء بها ، و منع تدهورها أو تلوثها أو الإقلال من حدة التلوث ، وتشمل هذه المكونات الهواء و البحار و المياه الداخلية الأنهار و البحيرات و المياه الجوفية و المحميات الطبيعية و الموارد الطبيعية الأخرى .

شبكات الرصد البيئي : الجهات التي تقوم في مجال اختصاصها بما تضم من محطات و وحدات عمل برصد مكونات و ملوثات البيئة ، و إتاحة البيانات و المعلومات للجهات المعنية بصفة دورية .

تقويم التأثير البيئي : دراسة و تحليل الجدوى البيئية للمشروعات المقترحة التي قد تؤثر إقامتها أو ممارستها لنشاطها علي سلامة البيئة و ذلك بهدف حمايتها .

الكارثة البيئية : الحادث الناجم عن عوامل الطبيعة أو فعل الإنسان و الذي يترتب عليه ضرر شديد بالبيئة و تحتاج مواجهته إلي إمكانات تفوق القدرات المحلية .

التلوث المائي : إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالمواد الحية أو غير الحية ، أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك الأسماك و الأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها .

الإغراق : كل إلقاء متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر المفتوح للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من المنشآت الصناعية و المصادر الأرضية .

التصريف : كل تسرب أو انصباب أو انبعاث أو تفريغ لأي نوع من المواد الملوثة أو المتخلص منها في مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر المفتوح .

المواد الملوثة للبيئة المائية : أية مواد يترتب علي تصريفها في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية تغيير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة علي نحو يضر بالإنسان أو بالموارد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو تضر بالمناطق السياحية أو تتداخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر^(٢١) (قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤) .

وترتبط المفاوضات البيئية بمجموعة من الوظائف الأساسية التي تتناسب مع الشريحة البيئية المستهدفة بهدف إحداث تأثير إيجابي محدد تجاه المشكلات والقضايا البيئية في إطار أهداف ووظائف معينة من أجل توفير الحماية البيئية ومواردها .

ويمكن للدراسة أن تتناول هذه الوظائف على النحو التالي :-

الوظيفة الأولى _ المعلومات والأخبار البيئية :

والتي تعتبر بمثابة محور الارتكاز ونقطة الانطلاق للوظائف الأخرى بل أن الوظائف الأخرى يتم بناء محاورها على أساس ما تحققه المعلومات والأخبار البيئية من مصداقية لأنها تعتبر من الحاجات الضرورية للأفراد والجماعات من أجل معرفة على كل ما يدور محليا وإقليميا وعالميا بما له علاقة مباشرة أو غير مباشرة .

الوظيفة الثانية _ الإرشاد والتوجيه والتفسير:

وتعتبر هذه الوظيفة مكمله للوظيفة الأولى فالخبر والمعلومة تحتاج إلى تفسير الأسباب ، والتوجيه والإرشاد لأساليب الوقاية .

وذلك من أجل مساعدة الأفراد والجماعات على اختلاف اهتماماتها على فهم الأمور وأخبارهم بطرق وأساليب المشاركة الإيجابية تجاه هذه الأحداث والتوجيه للسلوكيات الرشيدة التي شأنها الحد أو الإقلال من السلبات لصالح الفرد والمجتمع .

الوظيفة الثالثة _ التعليم والتثقيف :

ونقوم المفاوضات البيئية بدور هام في التعليم والتثقيف المستمر والمتطور المواكب للثقافة العالمية من اجل إعداد الجمهور لتقبل تغيير السلوك التقليدي ورفع وعيه وتكوين الاتجاهات الإيجابية .

الوظيفة الرابعة _ التربية البيئية :

وهي عملية إدراك القيم وتوضيح المفاهيم بغية تطوير المهارات والمواقف الضرورية لفهم وتقدير العلاقات التي تربط ما بين الفرد وثقافته ومحيطه البيئي كما تنطوى على ممارسة اتخاذ القرارات والصياغة الذاتية لنظام سلوكي بشأن القضايا المتعلقة بنوعية البيئة من خلال مجموعة من الأهداف :

ـ الهدف الأول _ الوعي : وهو معاونة الأفراد والجماعات على اكتساب الوعي في التعامل مع البيئة بجميع أنواعها وبالمشكلات المرتبطة بتلك الأنواع .

ـ الهدف الثاني _ المعرفة : وهى إتاحة المعرفة للأفراد والجماعات لاكتساب خبرات متنوعة والتزويد بفهم أساسي للبيئة ومشكلاتها المتعلقة بها .

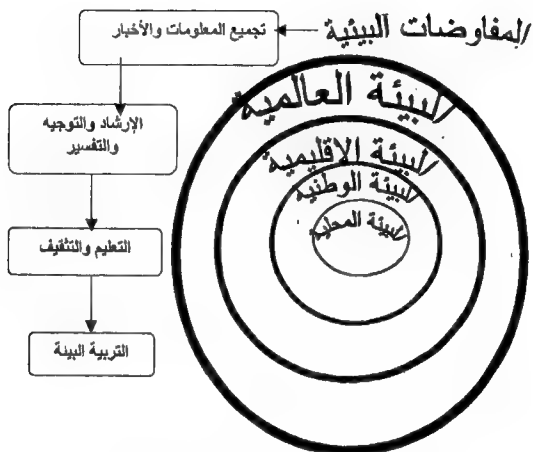
ـ الهدف الثالث _ المهارات : وتعنى معاونة الأفراد والجماعات على اكتساب المهارات لتحديد المشكلات البيئية وحلها .

ـ الهدف الرابع _ الاتجاهات والقيم : وهى إكساب الأفراد والجماعات مجموعة من الاتجاهات والقيم من اجل الاهتمام بالبيئة وصرف حوافز المشاركة الإيجابية في حمايتها وتحسينها .

ـ الهدف الخامس _ المشاركة : بمعنى إتاحة الفرصة للأفراد والجماعات للمشاركة في أنشطة تساعد على حل المشكلات البيئية التي تعتبر مشكلات ملحة تتطلب اتخاذ الإجراءات المناسبة لحلها .

الهدف السادس_ القدرة على التقويم : وتعنى معاونة الأفراد والجماعات على تقويم مقاييس وبرامج التربية البيئية في ضوء العوامل الاقتصادية والاجتماعية .

وبالتالي (فالمفاوضات البيئية ترتبط بحماية البيئة على النطاقات المحلية والوطنية والإقليمية والعالمية من خلال مجموعة من الوظائف تبدأ بتجميع المعلومات والأخبار البيئية ثم تقديم الإرشاد والتوجيه والتفسير للقضايا البيئية التي تنتج عن التفاعلات الإنسانية سواء المرتبطة بالتقدم العلمي أو التفاعلات الاقتصادية وغيرها من القضايا التي تؤثر على البيئة ، وترتبط أيضا المفاوضات البيئية بالتعليم والتثقيف البيئي والتربية البيئية التي تهدف إلى تنمية الوعي والمعرفة والمهارات وتقويم الاتجاهات والقيم والحث على المشاركة مع تدعيم القدرة على التقويم من أجل حماية البيئة) ويتضح ذلك في الشكل الأتي :-



الشكل (٦-٣) شكل يوضح المفاوضات البيئية ووظائفها الأساسية^(١)
(إسلامين ٢٠٠٥)

وسوف تحاول الدراسة إظهار دور المفاوضات البيئية في مجال الأمن

الاقتصادي البحري وذلك فيما يلي :

أولاً- حماية البيئة البحرية من التلوث:

قد احتلت مشكلة التلوث البحري أولوية واهتمام المجتمع الدولي بمختلف مستوياته لما لها من آثار ضارة تنعكس على الأنشطة الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية ، ومنذ انتهاء الحرب العالمية الأولى بدأ المجتمع البحري وضع معايير واتفاقيات دولية لحماية البيئة ومنع التلوث البحري إلى أن عقدت في عام ١٩٥٤ من خلال المفاوضات البيئية أول اتفاقية دولية تهدف إلى حماية البيئة البحرية ومنع تلوث البحار بالزيت .

وقد اهتمت هذه الاتفاقية بالعديد من الموضوعات مثل عمليات التخلص من السوائل التي تلوث البيئة البحرية وتحريم إلقاء عوادم الزيوت والمزيج الزيتي في البحار إلا على مسافات محددة من الشواطئ ووجود سجلات على ظهر السفن لتسجيل عمليات شحن وتفريغ مياه الصابورة من صهاريج السفن وكذا التخلص من النفايات وفي عام ١٩٧٣ عقدت اتفاقية التلوث البحري International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL1973) والتي حلت محل اتفاقية عام ١٩٥٤ ، وقد أضافت هذه الاتفاقية حق التفتيش على شهادات الصلاحية للسفن ونظمت الإجراءات الواجب اتخاذها حيال السفن المخالفة كما ألزمت ناقلات النفط بتجهيز عدد من النظم والأجهزة اللازمة للمحافظة على التشغيل الآمن للسفن مع المحافظة على نظافة البيئة البحرية . ثم عقدت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بروتوكول ١٩٧٨ مكمل لاتفاقية (MARPOL73) والذي نص على متطلبات إعلان البحار المغلقة مثل البحر الأبيض والبحر الأحمر كمناطق خاصة يحرم فيها

تحريرا شاملا صرفت أي مخلفات أو ملوثات في مياه البحر ، واهم تلك المتطلبات توفير تسهيلات الاستقبال بمواني الدول المطلة على البحر المغلق ، وبناء على ذلك تم إعلان البحر المتوسط منطقة خاصة ولكن تم تأجيل إعلان البحر الأحمر منطقة خاصة نتيجة عدم توقيع بعض الدول المطلة على الاتفاقية وعدم توفير تسهيلات الاستقبال بموانئها ، وفي عام ١٩٨٢ عقدت من خلال المفاوضات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 United Nations Convention on law of the sea ، والتي تناولت تدابير حماية البيئة البحرية ووسائل الحفاظ عليها ، وفي عام ١٩٩٠ عقدت من خلال المفاوضات الاتفاقية الدولية للاستعداد والتعاون واتخاذ إجراءات مكافحة التلوث بالزيت Oil Preparedness, Response and Cooperation (OPRC) وقد نصت الاتفاقية على خطوات الإبلاغ عن حوادث التلوث والإجراءات الواجب على الدولة القيام بها عند استلامها بلاغ عن التلوث بالزيت بالإضافة إلى أهمية استمرار توفير المعلومات للدول المعنية ومد المنظمة البحرية الدولية بالتقارير اللازمة عن الحادث والإجراءات المتخذة^(٢٣) (طه ، عبد الحافظ ٢٠٠٠) .

وبصدور قواعد التلوث بالزيت (OPRC 90) تم إلزام جميع ناقلات البترول بتطبيق البدين المزدوج^(٢٤) على جميع الناقلات الجديدة التي بنيت اعتبارا من يوليو عام ١٩٩٣ وذلك من خلال تعديلات عام ١٩٩٢ لمعاهدة ماريبول 73 / 78 ، طبقا للقاعدة (13G) فإن تطبيق البدين المزدوج سوف يحدث تغيرا جذريا في القواعد الأساسية لبناء ناقلات البترول ، ولهذا فعلى ملاك السفن والعاملين على هذه النوعيات من السفن أن يكونوا على دراية كاملة بكافة جوانب هذه المتغيرات ، والتي تتعلق على وجه التحديد بكل من التصميمات وتعليمات التشغيل وطرق الصيانة

المطلوبة لكونها من الأمور الهامة التي ترتبط مباشرة بالعمل على هذه السفن وتحقيقا لسلامة الناقلات ومنع التلوث البحري ، فان المنظمة البحرية الدولية (IMO) قد أقرت جدول زمني جديد للإسراع بالتخلص من الناقلات ذات البدن المفرد فقد أقرت لجنة حماية البيئة البحرية MEPC في دورتها السادسة والأربعون بأن هناك جدول زمني خاص بالإسراع بتطبيق بناء البدن المزدوج لناقلات النفط وان تلتزم السفن المبنية بعد عام ١٩٩٦ بهذه المتطلبات .

وعلى أن يتم دخول هذه التعديلات حيز التنفيذ في سبتمبر عام ٢٠٠٢ وبالرغم من أن الجدول الزمني الجديد قد حدد عام ٢٠١٥ ليكون آخر فرصة للسفن ذات البدن المفرد للدخول في حيز التنفيذ فأنه على الإدارات البحرية أن تسمح للسفن المبنية حديثا أن تستمر في العمل حتى عمرها ٢٥ عاما ، وقد تضمنت التعديلات على القاعدة (13G) للناقلات ثلاث فئات :

الفئة الأولى :

ناقلات الزيت تعنى الناقلات ذات الوزن الساكن 20,000 طن واكثر والتي تحمل النفط الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل ، أو زيوت التزيت ، وذات الحمولة الساكنة 30,000 طن واكثر التي تحمل الأنواع الأخرى من الزيوت والتي لا تتوافق مع متطلبات صهاريج الصابورة المنفصلة للحماية Segregated Ballast Tanks(PL) (والتي تعرف عادة بالناقلات قبل معاهدة ماريول) .

الفئة الثانية :

تعنى ناقلات الزيت ذات الوزن الساكن 20,000 طن أو اكثر والتي تحمل نفط خام ، والوقود أو زيت الوقود أو زيت الديزل الثقيل أو زيوت التزيت كبضائع وذات الوزن الساكن 30,000 طن أو اكثر التي تحمل

الأنواع الأخرى من الزيوت والتي تخضع لمتطلبات صهاريج الصابورة المتفصلة للحماية (ناقلات ماريول) .

الفئة الثالثة :

تعنى الناقلات ذات 5000 طن وأكثر ولكن أقل من الحمولات المذكورة في الفئة الأولى والثانية^(٢٤) (حسنى ٢٠٠٣).

ثانياً_ حماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس (نموذج تطبيقي):

قد أشار الدكتور ربنان جمال غلوش في ندوة إدارة الكوارث البحرية عام ٢٠٠٢ في ورقة بحثية موضوعها (إدارة عمليات البحث والإنقاذ البحري بشمال البحر الأحمر) بأن هناك زيادة مستمرة في معدلات إنتاج ونقل النفط والمواد الخام من مناطق إنتاجها إلى أماكن استخدامها وبالرغم من الاهتمام العلمي للدائم من البحوث النظرية في حماية البيئة البحرية إلا أن الحوادث والكوارث البحرية الناتجة عن التلوث مازالت تحدث بمعدلات عالية^(٢٥).

ومما لا شك فيه أن البحر الأحمر يعتبر من الممرات الملاحية الهامة للناقلات وغيرها من السفن كما أنه يحتوى على العديد من حقول استخراج للزيت الخام والذي يجعله أكثر من غيره تعرضاً للحوادث البحرية والتلوث خاصة الجزء الشمالي منه الذي يحتوى على العديد من الموانئ والطرق الملاحية للضيقة ، وبالتالي فإن هذه المنطقة الحيوية تحتاج إلى تركيز وتكاتف الجهود من أجل توفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية ومكافحة التلوث من أجل المحافظة على الممرات الملاحية ومساعدات الملاحة والمحافظة على السواحل ومنشأتها^(٢٥) (غلوش ، طه ، عبد الحافظ ٢٠٠٢).

ومن خلال الندوة السابقة فقد قصدت الدراسة إجراء مقابلة مع الدكتور ريان جمال غلوش^(٦) بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٣ حتى نتعرف على خبرات المهتمين بحماية البيئة وبالتحديد في نطاق شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس ، وكانت المقابلة عبارة عن مجموعة من التساؤلات الاستقصائية على النحو التالي :

— هل هناك دور لتنمية الوعي البيئي من خلال المفاوضات البيئية ؟

يوضح الدكتور جمال غلوش أن هناك دور حيوي بالنسبة للمفاوضات البيئية ، خصوصا حينما يكون هناك افتناع تطوعي من المتخصصين لحماية البيئة البحرية ، وهناك نماذج متعددة من العمل التطوعي لحماية البيئة البحرية في جمهورية مصر العربية ، وعلى سبيل المثال:

الندوات التي تبنتها الجمعية العربية للملاحة^(٧) فقد تم عقد عدة ندوات عام ٢٠٠٤ فكانت الندوة الأولى بتاريخ ٣ يونيو ٢٠٠٤ بالنادي الاجتماعي بهيئة قناة السويس ، وقد تم اختيار مدينة السويس باعتبارها تضم العديد من الأنشطة المرتبطة بالبيئة البحرية لذا فقد حضر الندوة جمع كبير من المهتمين بشئون البيئة وجهات مختلفة^(٨) .

وكانت من أهم توصيات هذه الندوة والتي تعتبر في نطاق المفاوضات البيئية ما يلي :

١- التأكيد على أهمية أخذ عينات بواسطة هيئة قناة السويس من الصحاريج السفنة والوقود للسفن العابرة للقناة لاستخدامها كدليل في حالة اكتشاف بقعة زيتية مجهولة المصدر كما إنها تعتبر إجراء وقائي رادع .

٢- التأكيد على ضرورة تسليم السفن الصغيرة وسفن الصيد مخلفاتها الزيتية إلى تسيهيلات الاستقبال بالمواني خاصة وان هيئة ميناء السويس قد أعلنت أن ذلك يتم بصورة مجانية بالميناء .

أما الندوة الثانية فكانت في ١٧ يونية ٢٠٠٤ ، وعقدت في العين السخنة لمنطقة الدراسة ، وتم عرض أهمية منطقة الدراسة من حيث المكونات البيئية والتنوع البيولوجي ، وكذلك عرض الإمكانات السياحية والأنشطة البترولية وإنشطة الصيد بتلك المنطقة الحيوية . كما تم مسح ميداني لمنطقة الدراسة وقد اتضح أن هناك مصادر تلوث بتلك المنطقة يؤدي إلى أثار سلبية يمكن أن تؤثر على الكائنات البحرية والبشرية .

وقد ركزت الندوة على توضيح طرق الحماية الميكانيكية والكيميائية للكثير من تلك المواد التي تؤثر على البيئة في تلك المنطقة ، وانتهت الندوة بمجموعة من التوصيات الحيوية أهمها :

١- للتأكيد على دور قطاع البترول في التعاون مع جهاز شئون البيئة في تنظيف السواحل الملوثة بزيوت البترول منذ سنوات عديدة وذلك عن طريق خطة طويلة الأجل .

٢- التأكيد على دور الموانئ ومحطات شحن البترول والتجهيزات البعيدة عن السواحل في وضع خطط طوارئ للتصدي لحوادث انسكاب البترول وتكون متفرقة مع خطة الطوارئ القومية .

٣- ضرورة استجابة قطاع السياحة لقواعد قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ من حيث الحد من انسكاب زيت البترول في البحر والإبلاغ الفوري عند رصد أي بقعة زيت .

ويوضح أيضا الدكتور جمال غلوش أن هناك أيضا ندوة ثالثة تم عقدها بمدينة سفاجا بالبحر الأحمر في ٢٩ يونية ٢٠٠٤ والتي حضرها كم من المتخصصين^(٩) وكانت أهم توصيات الندوة :

١- ضرورة تسليم سفن الصيد للمخلفات الزيتية بتسهيلات الاستقبال بالموانئ .

٢- ضرورة إنشاء تسهيلات استقبال المخلفات الزيتية في جنوب سيناء ومنطقة الغردقة للسفن الصغيرة .

٣- التأكيد على دور قطاع البترول وجهاز شؤون البيئة في تنظيف السواحل الشمالية بجنوب خليج السويس وجزر الجفتون أمام الغردقة .

__ هل أثمرت هذه الندوات عن مناقشة مشروع بحثي يمكن أن يؤدي إلى تنمية الوعي البيئي ؟

أن هذه الندوات أثمرت عن مناقشة مشروع بحثي ميداني في غاية الأهمية وذلك في إطار التعاون المثمر والبناء بين الجمعيات الأهلية والمنظمات غير الحكومية وفي سياق العمل والبرنامج التنفيذي للمشروع المقدم من الجمعية العربية للملاحة إلى مركز المنظمات غير الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس .

حيث تناول المشروع البحثي الميداني أثار التلوث البيئي على النشاط الملاحي بـ تلك المنطقة ، وذلك من خلال مسح بحري بواسطة رحلات بحرية لسواحل خليج السويس وشمال البحر الأحمر ، واخذ عينات وتم تحديد المناطق الأكثر تلوثاً بالبترول والمناطق الأكثر خطورة من حيث التسرب البترولي ، كما تم تحديد نسب المواد البترولية الضارة في مياه وقاع الخليج ، والأماكن الأكثر تلوثاً في المنطقة الممتدة على السواحل الغربية للخليج من منطقة رأس رواحمي إلى نهاية الخليج في الجنوب ، وتم تحديد المناطق الأكثر خطورة من حيث التسرب البترولي ، وكانت في منطقة حقول البترول ومحطات الشحن والموانئ وكانت نتائج تحليل العينات تبدل على معدلات عالية من المواد البترولية الضارة بمياه ورسوبيات قاع الخليج .

وبوضـح أيضاً الدكتور جمال غلوش أن مصادر التلوث بزيـت البترول بشمال البحر الأحمر كانت نتيجة السفن الدولية العابرة ويتلخص الخطر منها في تصريفها لمياه الصابورة الملوثة وتصريف مياه السـنينة وحوادث التصادم والجـنوح والحريق وحوادث التصادم مع المنصات البترولية .

وأيضاً أنشطة الموانئ ومرافئ شحن البترول ، وذلك من خلال التسريب الناتج عن عمليات الشحن والتفريغ وحوادث التصادم مع منشآت الموانئ ومحطات الشحن وتصادم وجنوح السفن داخل الموانئ وعمليات تموين السفن بالوقود . وأيضاً تسريبات من عمليات الحفر الاستكشافي ، وذلك من خلال التسريبات الطبيعية من آبار البترول البحرية وخروج كميات من الخام أثناء عمليات الحفر والتقيب عن البترول وهذا بالإضافة إلى المواد الملوثة التي يتم ضخها للآبار لزيادة الضغط بها ؛ وأيضاً منصات الإنتاج ومعامل التكرير ، وذلك من خلال مواقع المنصات على حافة الممرات الملاحية الدولية ، والتي تؤدي إلى زيادة معدلات التصادم مع السفن العابرة وينتج عن ذلك تسريب من الأنابيب داخل المنصات ، وتسريب من العمليات داخل المنصات ، وتسريب من صهاريج وأنابيب المعامل ، وبالإضافة إلى ذلك السفن الصغيرة ، وسفن خدمة منصات البترول البحرية وسفن الصيد والنزهة وذلك من خلال عمليات التخلص من زيوت المحرك ومياه السـنينة لتلك السفن والتي تمثل رقماً لا يستهان به في معدلات التلوث السنوية لان معدلات تغيير زيوت المحركات للسفن الصغيرة بالخليـج تصل إلى حوالي ٥٠٠٠ طن سنوياً مع عدم وجود تسهيلات استقبال خاصة للسفن الصغيرة بجنوب ووسط الخـليـج ؛ وكانت أيضاً مصادر التلوث بزيـت البترول بشمال البحر الأحمر نتيجة تسريب شبكة أنابيب البترول لأنة يبلغ متوسط عمر شبكة الأنابيب بالخليـج حوالي ٢٠ عاماً مما يعرضها لأخطار التسريب الناتج عن الصدأ والتقدم وذلك يعرض الشبكة لضرار ناتجة عن أخطاء الغير مثل إلقاء مخاطيف السفن

عليها مما ينتج عنه حوادث تمريب جسيمة .

ما هي الآثار السلبية الناتجة عن التلوث بزيوت البترول في شمال البحر الأحمر ؟

أن الآثار السلبية الناتجة عن التلوث بزيوت البترول ليس فقط في شمال البحر الأحمر وإنما هي متواجدة في كافة أنحاء المجتمع البحري لأن البحار والمحيطات تغطي ما يزيد عن ٧٠% من مساحة الكرة الأرضية والنفط يعتبر المصدر الرئيسي للطاقة والجزء الأكبر من النفط ومشتقاته يتم نقله عن طريق البحر سواء من مناطق الكشف والحفر والإنتاج إلى مصانع التكرير أو من مناطق التكرير والإنتاج كمشتقات بترولية إلى مناطق الاستهلاك والاستخدام ، ويمثل نقل النفط الخام حوالي ٦٠% من إجمالي النقل البحري العالمي ، ويمثل نقل المنتجات البترولية حوالي ٤٥% من إجمالي النقل البحري العالمي وتمثل للشرق الأوسط ومنطقة الخليج العربي حوالي ٤٨% كصادرات للبترول ومشتقاته بالنسبة للصادرات العالمية ، ومنطقة الشرق الأوسط ، ومنطقة الخليج العربي والتي تنتج ما يقرب من ثلث الإنتاج العالمي وتصدر ما يقرب من ٤٠% من الصادرات البترولية العالمية ، ومن هنا ظهرت أهمية التركيز على تلك المناطق لمنع والتحكم في المصادر الرئيسية التي تؤدي إلى احتمالات تسريب النفط والزيوت إلى البيئة البحرية بتلك الأماكن .

ويرى الدكتور جمال غلوش أن الآثار السلبية نتيجة التلوث بزيوت البترول في البحار والمحيطات ترتبط بثلاث اتجاهات أساسية هي :

الاتجاه الأول : التأثير الضار على الكائنات البحرية :

- ١- أن هذا التأثير يؤدي إلى تعطيل انقسام خلايا البلاكتون النباتي (حجب ضوء الشمس) ويؤدي إلى فقس مشوه لبيض الأسماك .
- ٢- تقليل معدل وضع وفقس بيض الأسماك وتقليل قدرة الكائنات البحرية على التزاوج والقدرة الجنسية .

٣- التأثير الضار على الجهاز العصبي والحركي وتقليل القدرة على مواجهة الأمراض .

٤- تناقص معدلات النمو (للتأثير الضار على الثروة السمكية) ،
والتأثير الضار على المزارع السمكية والتأثير الضار على الطيور البحرية .

الاتجاه الثاني : التأثير الضار على الإنسان :

- ١- فقدان مصدر الغذاء البحري .
- ٢- الاصابة بالأمراض والفيروسات المعدية .
- ٣- التأثير على النشاط السياحي .
- ٤- تقليل كفاءة عمليات الغطس والإنقاذ .

الاتجاه الثالث : التأثيرات الضارة على الاقتصاد :

- ١- زيادة استهلاك الوقود (اقتصاديات النقل البحري) .
- ٢- زيادة معدلات دخول السفن للأحواض والترسانات .
- ٣- زيادة معدلات الصيانة للوحدات البحرية .
- ٤- تكاليف عمليات مكافحة التلوث والأبحاث العلمية .
- ٥- تكاليف وضع خطط الطوارئ لمواجهة الانسكاب .
- ٦- تكاليف شراء أجهزة ومعدات مكافحة التلوث .
- ٧- خسارة قيمة النفط المفقود في حوادث الانسكاب .
- ٨- خسارة محطات تحلية مياه البحر وتوقفها عن العمل .
- ٩- خسائر قطاع السياحة .
- ١٠- الغرامات المالية نتيجة ارتكاب مخالفات الحوادث .
- ١١- رسوم التامين القانونية على ناقلات البترول والخطوط والأنابيب الناقلة للبترول .

ويوضح الدكتور جمال غلوش أما بالنسبة لآثار التلوث بزيوت البترول بشمال البحر الأحمر فلها تأثيرات واضحة هي :

- ١- تدمير بيئي للشعب المرجانية وإعاقة نموها .
- ٢- تدمير وتلوث للشواطئ الرملية الخلابية وبالتالي ضياع موارد السياحة الشاطئية .
- ٣- تدمير وتلوث أماكن تولد وتكاثر الأسماك والأحياء البحرية بالمنطقة بما له من مردود اقتصادي .
- ٤- فقدان العاملين بقطاعي السياحة والصيد بتلك المنطقة مصدر دخلهم وتحولهم إلى عبء على أسرهم والاقتصاد القومي .
- ٥- فقدان الدولة مواردها من قطاع السياحة المتنامي بهذه المنطقة والتي لا يمكن تعويضها من مصادر أخرى .
- ٦- احتمال تعطيل الملاحة نتيجة الحوادث البترولية الجسيمة وتعطيل بعض الموانئ .
- ٧- تعطيل بعض مناطق إنتاج و شحن وتكرير البترول .

ما هي وسائل منع انتشار إزالة التلوث البحري بالزيت ؟

أن هناك كما أشرت من قبل طرق ميكانيكية BOOMS وهي استخدام الحواجز العائمة ، واستخدام شفط وقشط للتجمع الزيتي المتواجد على سطح مياه البحر Oil Skimmers واستخدام فصل الزيت عن الماء Oil Water Separators ، ويوجد أيضا الطرق الكيميائية وهي استخدام مواد ماصة لامتصاص طبقة الزيت المتواجدة فوق سطح مياه البحر Absorbents ، واستخدام مواد غير عضوية (الصوف الزجاجي والمعدني) ، واستخدام مواد عضوية طبيعية (التبن ونشارة الخشب ، وألياف النخيل وبقايا عصر قصب السكر) ، ويمكن تحويل الزيت أيضا

إلى مادة جيلاتينية يسهل انتشالها ، وأيضاً يمكن استخدام المشتتات الكيميائية Dispersants لتحويل طبقة الزيت إلى مستحلب ينقثت بمرور الوقت إلى جزيئات صغيرة ، وهناك طرق أخرى مثل الإغراق بغرض ترسيب طبقة الزيت إلى القاع Dumping وذلك باستخدام (مسحوق الطباشير ، والرمل ، والأسمت بودة التلك) أو حرق الزيت في موقعة In-Situ Burning . وهذه الطرق جميعاً تتم من خلال وضع خطة طوارئ قومية وإقليمية ودولية بهدف المواجهة الفورية عند حدوث تسرب النفط إلى البيئة البحرية وحتى يمكن تقليل الآثار المترتبة على ذلك .

_ ما هي طرق الحد من التلوث بزيوت البترول بشمال البحر الأحمر؟

أن هناك وسائل متعددة مثل استخدام الوسائل الحديثة من (الحواجز الماصة وغيرها) وبالإضافة إلى ذلك منع التلوث من السفن الصغيرة وسفن النزهة بإيجاد أماكن وخزانات لاستقبال المخلفات الزيتية الناتجة منها حتى لا تضطر لإلقائها في البحر ، وتوعية العاملين في سفن النزهة بمخاطر هذا التلوث على مصدر دخلهم مع توفير أماكن الاستقبال ، المشاركة الفعالة من الأفراد في قطاعي السياحة والبترول في خليج السويس والبحر الأحمر بالإبلاغ الفوري عن حوادث التلوث وجمع العينات لمعرفة مصدرها ومعالجة الملوث ، واقناع هيئة قناة السويس بأخذ عينات بترولية من السفن العابرة شمالاً وجنوباً كإجراء رقابي رادع^(٢٦) (مقابلة بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٣) .

٢.٦ مفاوضات الإعاشة في مجال الأمن الاقتصادي البحري:

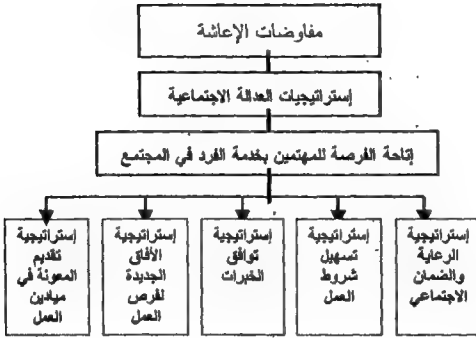
يقصد بمفاوضات الإعاشة أي المفاوضات ذات الأبعاد الاجتماعية المرتبطة بإعاشة القرى ، وذلك من خلال الرعاية والضمان الاجتماعي والتشغيل .

لان العمل ليس سلعة بل هو حق للباحث عنة لان لجميع الأفراد في المجتمع الحق في السعي وراء العمل في ظروف قوامها تكافؤ الفرص والعدالة الاجتماعية ، ويشير مصطلح العمل Labour في معناه العام إلى أي نشاط أو جهد موجه نحو إنجاز هدف مشروع لأنه السبيل الأساسي الذي يقضي على البطالة المجتمعية ، ويؤدي بدوره إلى وجود منظومة اقتصادية متكاملة ترتبط بكافة ميادين الحياة الاجتماعية.

وترتبط مفاوضات العمل بمجموعة من الاستراتيجيات الأساسية التي تساعد على تحقيق العدالة الاجتماعية في جميع ميادين الحياة الاجتماعية ، وهذه الاستراتيجيات لا تتوقف على حد الدولة باعتبارها الكيان الأساسي المنظم للعمل ، وإنما تمتد هذه الاستراتيجيات إلى كافة المستويات للتفاعلات الاجتماعية ، ولذلك فالعمل ليس مسئولية كيان رسمي فحسب ، ولكنه يرتبط بكل فرد أو مؤسسة أو تنظيم يساعد على توفير العمل للآخرين ، ولذلك فإن العمل ليس نشاط منفرد بفئة معينة دون الأخرى ، ولكنه عامل أساسي لممارسة نشاطات الحياة الاجتماعية في شرعية كاملة .

وبالتالي فمفاوضات الإعاشة تهدف إلى تعزيز العدالة الاجتماعية من خلال إتاحة الفرصة للمهتمين بخدمة الفرد في المجتمع إلى إظهار جهودهم الموجه نحو إنجاز أهداف مشروعة من أجل راحة تحقيق أمنهم الاجتماعي .

وينبثق من هذا النوع التفاوضي مجموعة من الاستراتيجيات التي تؤدي إلى تعزيز وتقويم للمنظومة الاقتصادية في المجالات المتخصصة (ويتضح ذلك في الشكل الآتي :-



الشكل (٦-٤) شكل يوضح استراتيجيات العدالة الاجتماعية لمفاوضات الإعاشة^(١٧) (سليمان ٢٠٠٥)

وبناء على ذلك اشتملت منظومة النقل البحري المصري باعتبارها منظومة متكاملة لتقديم الخدمات البحرية على الجمعيات البحرية المتخصصة كمقوم أساسي في تلك المنظومة من أجل المساعدة في تقديم الخدمات كل جمعية في مجال تخصصها ، ومن خلال ما ترنو إليه تلك المنظومة فقد سعت الدراسة لتناول نموذج إيجابي متواجد في المجتمع البحري المصري ، وبالتحديد في مجال النقل البحري .

وهذا النموذج مرتبط ارتباط وثيق بمفاوضات الإعاشة وسوف يمثل هذا النموذج في جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية باعتبارها تجربة سوسيولوجية جديدة في المجتمع البحري ، وتناولت الدراسة تلك النموذج من خلال مقابلة بتاريخ ١٥/١١/٢٠٠٥ مع الربان

احمد حافظ عيد المنعم (*) من اجل استقصاء طبيعة هذه التجربة الخدمية الجديدة وذلك من خلال مجموعة من التساؤلات على النحو التالي :

__ كيف بدأت فكرة تأسيس جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية ؟

يوضح الريان احمد حافظ أن فكرة التأسيس كانت بمثابة مجموعة من الأفكار المستقبلية التي ترنو إلى خدمة فئة من الفئات الوظيفية في المجتمع البحري ، وبالتحديد في مجال النقل البحري .

وبالتالي فهذه الفكرة كانت بمثابة مجموعة من الأفكار القديمة والتي كانت تهدف إلى إنشاء كيان أو مظلة ترعى ضباط ومهندسين البحرية التجارية ، وحينما تركت العمل بالبحر ، والتحقّت بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري منذ أربعة عشر عام وبدء التفاعل مع الزملاء من الضباط والمهندسين الذين يحضرون الدورات الحتمية التي اقرها المجتمع البحري الدولي من خلال الاتفاقية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب واعمال النوبة للملاحين لعام ١٩٩٥ (STCW95) .

ومن خلال هذه التفاعلات تم مناقشة هذه الأفكار المثمرة من اجل إنشاء كيان يقدم لهم خدمات اجتماعية متنوعة ، وبالتالي كانت بمثابة مستحدثة بالنسبة لضباط ومهندسين البحرية التجارية ثم حاولت أن أطبق هذه الأفكار من خلال نقابة البحارة باعتبارها نقابة تعمل من خلال اتحاد النقابات العمالية ، ولكن لم أستطيع ذلك نظرا لوجود لوائح وقواعد للنقابة العامة تشترط الخوض في انتخابات النقابة ، وقد حاولت تجميع هذه الأفكار أثناء إعداد رسالة الماجستير في السلامة البحرية وحماية البيئة من الجامعة البحرية بالسويد ، وكان موضع هذه الرسالة متمركز على الحياة الاجتماعية للبحارة والمشكلات الاجتماعية التي تواجه البحار سواء على المستوى الشخصي أو أثناء تفاعلاته الاجتماعية مع الآخرين ، ومن جهة أخرى حياة البحار وتأثيرها على سلامة السفينة لان الحالة الاجتماعية

والنفسية تؤثر على تفاعل البحار أثناء عمله مما يؤدي في حالتها السيئة إلى الحوادث البحرية ، وكان هذا هو الهدف الأساسي من رسالة الماجستير . ثم التحقت كعضو مجلس إدارة بالجمعية العربية للملاحة حتى عام ٢٠٠٢ . وبعد صدور القانون المصري رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ الخاص بالمؤسسات والجمعيات الأهلية تم إشهار الجمعية تحت رقم ١٦٣١ بتاريخ ٨ مارس ٢٠٠٤ ككيان اجتماعي يرفع مصالح الإعاشة بكافة أبعادها لضباط ومهندسين البحرية التجارية، وذلك من خلال عشرة ضباط مؤسسين وتم وضع لائحة للنظام الأساسي وتم اخذ موافقة الجهات الأمنية والشئون الاجتماعية ، ومن خلال انتماء الضباط المؤسسين للأكاديمية العربية والعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري فقد رشحت الجمعية الدكتور جمال الدين مختار^(٦) أن يتولى رئاسة مجلس إدارة الجمعية نظرا لرعايته الدائمة لأبنائه من ضباط ومهندسين البحرية التجارية في الوطن العربي عن طريق رابطة خريجي الأكاديمية^(٧) (انظر: الملحق رقم ٦-٣) .

ما هي الأهداف والأنشطة الاجتماعية للجمعية ؟

أن الهدف الأساسي من تأسيس الجمعية هو إظهار أهمية الدور الاجتماعي في حياة ضباط ومهندسين البحرية التجارية بهدف تقديم خدمات اجتماعية متنوعة لأعضائها ، ومحاولة إيجاد مجتمع بحري مترابط ومتكافل فيما بينهم لإيجاد حلول لتلك المشاكل والصعاب التي تواجه هذه الفئة . واتقين بترابطنا على إقامة كيان قوى يجمعنا تحت مظلتنا نناقش فيه مشاكلنا ونضع سويا الحلول المناسبة ونقوم متضامنين بتطبيق تلك الحلول لإيجاد مجتمع بحري قوى على حماية أفراداه في مواجهة الأزمات والصعاب .

أما عن الأنشطة الاجتماعية للجمعية فهي بأنشطة متنوعة مثل إقامة نظام علاجي للأعضاء وأسرهه وإقامة نظام تكافل للأعضاء وأسرهه وتنظيم الرحلات الداخلية والخارجية ، وإقامة الأسواق والحفلات الخيرية ، والمساهمة في إيجاد فرص العمل للأعضاء وتدريب الأبناء وعقد الندوات والمحاضرات وورش العمل والمؤتمرات فيما يخص العمالة البحرية ، وإصدار نشرات خاصة بالأنشطة الجمعية .

ماهى شروط العضوية في الجمعية ؟

يوضح الربان احمد حافظ أن شروط عضوية الجمعية أن يكون المتقدم حاصلًا على إحدى الشهادات الأهلية لضباط ومهندسي السفن التجارية وتنقسم العضوية إلى عضو عامل ، وعضو منتسب ويتساوى جميع الأعضاء في المميزات والخدمات التي تقدمها للجمعية بدون استثناء عدا أن العضو العامل له حق حضور الجمعية العمومية والترشيح لعضوية مجلس الإدارة .

_ ما هو موقف الضباط المتخصصين في مجال البحرية التجارية للانضمام إلى الجمعية ؟

يرى الربان احمد حافظ أن الضباط المتخصصين في مجال البحرية التجارية كضباط طبيب أو كضباط إداري فجميعهم حاصلين على مؤهلات عليا ولهم نقابات ترعاهم مثل نقابة الأطباء أو نقابة التجاربيين وهناك فئات أخرى من الضباط المتخصصين وهى فئات جديدة تمثل وظيفة ضابط أمن بحري تجاري حسب تخصصه كضابط أمن الشركة الملاحية أو ضابط أمن السفينة أو ضابط أمن المرفق المينائي فجميعهم يمارسوا عملهم على المستوى الدولي وفق للتعديلات الأخيرة لاتفاقية (SOLAS 74) ، (ISPS code) وبموجب الشهادات التي صدرت وفق للتعديلات الدولية الأخيرة ، وفئات ضباط الأمن اغلبهم كان لهم نشاط في

المؤسسات الأمنية أو العسكرية ولهم كيانات ترعاها ، ولهذا السبب ركزت الجمعية على فئات لضباط الحاصلين على شهادات أهلية ومهندسي السفن التجارية .

__ هل تعتقد أن كافة الضباط المتخصصين لهم جهات اجتماعية ترعاها مثل هذه الجمعية ؟

يرى الربان احمد حافظ أن الجمعية لم تستطع حتى الآن ماهية الجهات الاجتماعية التي يمكن أن ترعى الضباط المتخصصين ويرجع ذلك أن الجمعية بدأت نشاطها الفعلي عام ٢٠٠٤ ، ولكن كل هذه الأمور المستجدة يمكن أن تعرض على مجلس الإدارة من أجل التطوير ، ويتطلب ذلك جمعية عمومية وطرح هذه الأفكار الخدمية على أعضاء الجمعية من أجل الموافقة أو أبدا الرأي ، وفي حالة الموافقة يتم إضافة أي مستجدات ، ويتم تعديل اللائحة من أجل تقديم الخدمات لكل الزملاء الذين يحتاجون إليها نظرا لأن الضباط المتخصصين هم فئات لمهن بحرية لا نستطيع أن نفصلها عن المجتمع البحري .

__ ما رأي سيادتكم في تأسيس اتحاد عربي للبحارة في الوطن العربي بحيث يضم هذا الاتحاد كافة فئات البحرية التجارية وفق جداول متخصصة ويتم تأسيسه من خلال مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ؟

أن هذه الفكرة التي نتبناها الدراسة من الأفكار الجديرة بالتقدير بالنسبة لتأسيس الاتحاد العربي للبحارة لأن هذا الاتحاد يمكن أن يضم جداول متخصصة لجميع الفئات البحرية .

ويمكن أن يكون له شأن عظيم لكافة البحارة بمختلف تخصصاتهم في جميع الدول العربية ، لأنه سوف يقدم خدمات متميزة وسوف يضم مختلف الجنسيات العربية وخصوصا من الدول التي تتمتع بمؤسسات بحرية ضخمة فذلك سوف يساهم في تعزيز صلات الترابط وتوفير فرص العمالة من خلال التفاعلات بين جنسيات هذا الاتحاد وخصوصا أن هذا

الاتحاد لا تتعارض فكرة تاسيسه مع الاتحاد العربي للنقاليين البحرين
الذي تم تاسيسه في ١٩٧٦/٦/٧ في بغداد من خلال مجلس الوحدة
الاقتصادية العربية الذي يمارس عمله في إطار جامعة الدول العربية وهو
المجلس المتخصص لتأسيس هذه النوعية من الاتحادات المتخصصة .

__ هل توجد مؤتمرات اُشترت عن نتائج ايجابية قامت بتنظيمها الجمعية ؟

أن أول مؤتمر سوف تنظمه الجمعية هو مؤتمر العمالة البحرية بين
التأهيل والتشغيل^(٥) تحت رعاية وزير النقل المصري ، والراعى
الرئيسي للمؤتمر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
وسوف تكون فترة انعقاد تلك المؤتمر من ١٤-١٥ مارس عام ٢٠٠٦ .

وسوف تكون مجالات البحث في المؤتمر على النحو التالي :

١- تأهيل العمالة البحرية المصرية :

__ للتطور التكنولوجي واثرة على التعليم والتدريب البحري .

__ اثر تطبيق المعاهدات الدولية على العمالة البحرية .

__ دور المحاكيات والتدريب الموجه في رفع كفاءة العمالة البحرية .

-المعايير الصحية والنفسية للعاملين على متن السفن .

__ التعاون بين الجامعات والمعاهد البحرية أثره في تطور التعليم البحري .

__ اللغة : الإنجليزىة والحاسب الآلى وأهميتها في رفع كفاءة العمالة
البحرية .

٢- تشغيل العمالة البحرية المصرية :

__ دور الدولة في تسويق العمالة البحرية المصرية لاسواق العمالة البحرية
الدولية .

__ التشريعات الوطنية المنظمة للعمالة البحرية .

__ الصعوبات التي تواجه تسويق العمالة البحرية المصرية .

ـ مدى ملائمة الظروف التشغيلية التي تحكم سوق العمل البحري للعمال
البحرية المصرية .

ـ شركات توظيف العمال البحرية المصرية وأهميتها ^(٢٩) (مقابلة بتاريخ
٢٠٠٥/١١/١٥) .

وقد شارك الباحث بورقة بحثية في مؤتمر العمال البحرية بين التأهيل
والتشغيل المقام في ١٤-١٥ مارس ٢٠٠٦ وكان موضوعها (الإطار
التصوري للمرصد البحري للتشغيل : رؤية استراتيجية مستقبلية)
ويمكن تناول أهداف هذه الورقة البحثية (كنموذج لمفاوضات الإعاشة)
على النحو التالي :-

الإطار التصوري للمرصد البحري للتشغيل:

تستطلع الرؤية المستقبلية بأن يتم تأسيس المرصد البحري للتشغيل في
نطاق جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية Social
Services Society For Merchant Marine Officers ، وذلك من
خلال الشراكة بواسطة بروتوكولات تعاون بين الجمعية وكل من : وزارة
النقل (قطاع النقل البحري المصري) ووزارة القوى العاملة والهجرة ،
ومينظمة العمل العربية وسوف تحاول الورقة البحثية إظهار أهمية تلك
الشراكة على النحو التالي :

ـ الأهمية الاستراتيجية لفريق الشراكة والتعاون:

أن هناك أهمية استراتيجية للشراكة بين المؤسسات الحكومية وغير
الحكومية والمنظمات الدولية تركز في أهمية فريق العمل لتلك الشراكة
من أجل تقديم خدمات محددة وهي توفير الوظيفة لفئات اجتماعية
متخصصة تساهم بشكل واضح في مسار حركة التجارة الدولية والنهوض
بالمجال الاقتصادي البحري في مختلف التخصصات وسوف نتضح
الأهمية الاستراتيجية لكل طرف في هذه الشراكة فيما يلي:

جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية (طرف غير حكومي)

حيث تم تأسيس هذه الجمعية طبقاً للقانون المصري رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ الخاص بالمؤسسات والجمعيات الأهلية في مارس ٢٠٠٤ بهدف تقديم خدمات اجتماعية متنوعة لضباط ومهندسين البحرية التجارية ومن أبرز أنشطة الجمعية المساهمة في إيجاد فرص العمل للأعضاء ، وعقد الندوات والمحاضرات وورش العمل والمؤتمرات فيما يختص بالتشغيل والعمالة البحرية .

وبالتالي أصبحت الجمعية بمثابة مقوم من مقومات منظومة النقل البحري المصري من خلال منظور الخدمات الاجتماعية في توفير فرص العمل والتشغيل من أجل الحماية الاجتماعية لفئات بحرية تعتبر بمثابة رأس مال اجتماعي Social Capital في منظومة النقل البحري المصري والعربي باعتبار أن الثروة البشرية تعتبر أعلى الثروات لأنها مركز الحركة والتنمية الشاملة والمستدامة ، ومن ثم فإن الاهتمام بها وبتمتعها وتوظيفها أهم وأجدي الاهتمامات لان بناء الإنسان أول خطوات الإصلاح ، ولذلك فإن البعد الاجتماعي ليس مرحلة لاحقة لعملية التنمية الاقتصادية ولكنة أحد العناصر الأساسية والحاكمة للتنمية الشاملة في كل مراحلها المختلفة تخطيطاً وتنفيذاً ومتابعة إذ ينبغي أن يتم الاستفادة من العنصر البشري الذي تم إعداده وتأهيله .

وبالتالي فإن الأهمية الاستراتيجية لجمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية تظهر من خلال منظومتها الاجتماعية Social System التي تحاول تقديمها في إطار التنمية المستدامة Sustainable Development المرتبطة بتشغيل ضباط ومهندسين البحرية التجارية وإجراء الدراسات المتواصلة لتنمية رأس مال اجتماعي متخصص ، وتحتاج هذه المنظومة الاجتماعية إلى اتصالات وتواصل ذات منظور استراتيجي من أجل تخطيط مستقبل الخدمات على النحو التالي :

١- تشجيع ضباط ومهندسين البحرية التجارية للاستفادة من تأهيلهم العلمي المتخصص بروح المبادرة Proactive Spirit من الجمعية ككيان اجتماعي يرفع روحهم المعنوية .

٢- تشجيع ضباط ومهندسين البحرية التجارية للعمل بالأسواق المصرية والعربية والدولية مع الافتخار بإعدادهم العلمي وتدريبهم المتميز في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من خلال الثقة بالذات .

٣- تفجير طاقات شباب ضباط ومهندسين البحرية التجارية الذي يتطلع إلى العمل وبناء مستقبله .

٤- غرس روح الانتماء الوطني^(٩) لضباط ومهندسين البحرية التجارية بان هناك كيان اجتماعي يسعى إلى توفير الأمان والحماية الاجتماعية لهم .

٥- بناء قيم التعاون في شباب ضباط ومهندسين البحرية التجارية من أجل التماسك الوطني لحماية المجتمع بحيث تصبح فئات عاملة ومنتجة داخل المجتمع مؤمنة برسالتها الوطنية والعربية .

٦- غرس روح الثقة بالنفس لضباط ومهندسين البحرية التجارية من أجل التفاني في العطاء والمثابرة والصبر كرجال تتحمل المسؤولية وذلك من خلال التأكيد على قيمته كإنسان من خلال إشباع حاجاته الاجتماعية في التشغيل والذي بدوره يؤدي إلى الانتماء والولاء والتعاون والعطاء .

وزارة النقل (قطاع النقل البحري المصري) (طرف حكومي) :

أن الأهمية الاستراتيجية لقطاع النقل البحري المصري تركز على المساهمة الفعالة في الاقتصاد القومي المصري وتجارة مصر الخارجية

عن طريق خلق كيانات قوية قادرة على المنافسة في هذا المجال وقادرة على التأثير في المحافل الدولية ، ، حيث أن قطاع النقل البحري يساهم في مجال الخدمات عن طريق تشجيع للتعليم البحري بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بتقديم منح دراسية في التخصصات البحرية المتخصصة ، وقد تبنى القطاع منظور استراتيجي في إعداد وتدريب الكوادر البشرية البحرية في الكيانات التالية :

- مركز تدريب قطاع النقل البحري
 - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
 - معهد النقل الدولي واللوجستيات
 - المعهد الإقليمي للأمن البحري
 - معهد تدريب الموانئ
- وبالإضافة إلى ذلك توفير المنح والبعثات ؛ ومن خلال افتتاح وزارة النقل (قطاع النقل البحري المصري) بدور المجتمع المدني والمؤسسات غير الحكومية فقد اعتمدت منظومة النقل البحري المصري الجمعيات البحرية المتخصصة كمقوم من مقومات تلك المنظومة من أجل تدعيم الخدمات بمختلف أنواعها وتخصصاتها لدعم للتنمية المستدامة للنقل البحري المصري
- وزارة القوى العاملة والهجرة المصرية (طرف حكومي):

ترجع الأهمية الاستراتيجية لوزارة القوى العاملة والهجرة إلى مرحلة الثلاثينيات وعلاقتها بالأمن الاجتماعي وذلك من أجل السيطرة على البطالة التي يمكن أن ينتج عنها مشكلات اجتماعية ، ولذلك في نوفمبر عام ١٩٣٠ أصدر رئيس الوزراء قراراً بإنشاء مكتب العمل علي أن

يلحق بإدارة الأمن العام بوزارة الداخلية ثم ضمه إلى وزارة التجارة والصناعة عام ١٩٣٥.

ثم تحويله إلى مصلحة تابعة لها عام ١٩٣٦ ثم أصبحت في عام ١٩٣٩ مصلحة العمل تبأشر عملها ضمن مصالح وزارة الشؤون الاجتماعية . ثم أطلق عليها الإدارة العامة للعمل في عام ١٩٥٤ بوزارة الشؤون الاجتماعية ثم أنشئت وزارة مستقلة للعمل عام ١٩٦١^(١) ويظهر الدور الاستراتيجي لوزارة القوى العاملة والهجرة من خلال تنظيم الوسائل المؤدية إلى توفير الاستقرار في علاقات العمل وتحقيق شروط العمل العادلة ، ورسم سياسات الاستخدام وتنظيمه في الداخل والخارج ، ومتابعة تشغيل العمالة المؤهلة .

منظمة العمل العربية (طوف دولي):

تعتبر إحدى المنظمات المتخصصة في نطاق جامعة الدول العربية وهي أول منظمة عربية تعنى بشئون العمل والعمال على الصعيد القومي حيث أصدر المؤتمر الخامس لوزراء العمل العرب الذي عقد في القاهرة في ٨ يناير عام ١٩٧٠ قراراً بإعلان قيام منظمة العمل العربية بعد اكتمال العدد اللازم من تصديقات الدول وجاء قرار إعلان المنظمة استجابة للتوجيه القومي متطلعاً لتحقيق الوحدة في مختلف المجالات .

وترجع الأهمية الاستراتيجية لمنظمة العمل العربية نتيجة للأهداف التالية : تنسيق الجهود في ميدان العمل والعمال على المستويين العربي والدولي ، تأمين وسائل السلامة والصحة المهنية وضمان بيئة عمل ملائمة ، توسيع قاعدة التأمينات الاجتماعية لتشمل الفئات العمالية في مختلف الأنشطة الاقتصادية ، وشمول كافة فروع التأمينات للوصول إلى الضمان الاجتماعي الشامل ، توفير الخدمات الاجتماعية للعمال وتحسين مستواها تقنين الحد الأدنى للأجور وضمان أجر للعامل يتناسب مع المتغيرات

الاقتصادية والاجتماعية ، تنمية الموارد البشرية العربية للاستفادة من طاقاتها الكاملة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، تخطيط القوى العاملة وتطوير الاستخدام ومكافحة البطالة بجميع أشكالها ، تيسير تنقل القوى العاملة العربية داخل الوطن العربي ومساواتها بالعمال الوطنيين في الحقوق والواجبات ، والعمل على إحللها محل الأيدي العاملة الأجنبية والاهتمام بأوضاع العمال العرب المهاجرين ، والدفاع عن حقوقهم ، والحفاظ على هويتهم للثقافة وانتمائهم القومي والعمل على تحفيزهم والعودة إلى الوطن العربي للمساهمة في التنمية والبناء .

السمة الاسمية المستقبلية للمرصد : (المرصد البحري للتشغيل) :

أداه مستقبلية يمكن أن تمارس عملها التطوعي الوطني والعربي من خلال جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية بواسطة بروتوكولات تعاون مع كل من : وزارة النقل (قطاع النقل البحري المصري) ووزارة القوى العاملة والهجرة المصرية ، ومنظمة العمل العربية ، من أجل تنسيق الجهود لتلبية احتياجات الخدمات الاجتماعية لضباط ومهندسين البحرية التجارية في مجال التشغيل من أجل الضمان والحماية الاجتماعية لهذه الفئة الوظيفية في إطار التنمية البشرية المستدامة .

نشاطات المرصد :

ترجو الرؤية المستقبلية أن تكون أهم نشاطات هذا المرصد هو توفير معلومات طالب العمل ، وسد احتياجات تلك المتطلبات بمعلومات عن إيجاد فرص عمل تتوافق مع هذه المتطلبات ، وذلك من خلال إنشاء قاعدة بيانات تصبح بمثابة بنك معلومات للتشغيل البحري ليس مقتصر فقد على أعضاء الجمعية ، وإنما يكون بمثابة مركز للرصد الوطني والعربي التطوعي من أجل تنفيذ ما ترنو إليه منظومة النقل البحري المصري

لتعزيز الثقة التي وهبتها هذه المنظومة إلى الجمعيات البحرية المصرية المتخصصة من أجل القيام بمهامهم الوطنية والقومية للوطن العربي في مجال تقديم الرعاية والخدمات والإعداد والتدريب في مجال النقل البحري في مختلف التخصصات .

المهام العامة للمرصد :

تأمين مفهوم واضح للموضوع المتعلقة بالتشغيل البحري بجميع تخصصاته ، وذلك من خلال بروتوكولات التعاون بين جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية (مؤسسة غير حكومية) باعتبارها أحد مقومات منظومة النقل البحري المصري مع كل من وزارة النقل (قطاع النقل البحري المصري) (مؤسسة حكومية) ووزراء القوى العاملة والهجرة (مؤسسة حكومية) ، ومنظمة العمل العربية (منظمة دولية) وذلك بأن يصبح المرصد في الجمعية بمثابة أداة تلقى والتقاء كافة الخدمات المقدمة من شركاء التعاون الحكومي والدولي بحيث يتم الإعلان بواسطة الشركاء عن ضرورة تسجيل طالب العمل البحري في تلك المرصد وإن يقوموا الشركاء بإجراء الاتصالات الوطنية والعربية والدولية بخصوص توفير فرص العمل للفئات الوظيفية البحرية المسجلة في المرصد ويقوم المرصد بتجميع المعلومات وتصنيفها وفرزها وتسكينها طبقاً للبيانات المسجلة ، مع توفير خدمات التدريب لطالب العمل لضمان تسويق التشغيل .

ويمكن للمرصد أن يباشر عمله من خلال العناصر التالية :

١- تحديد لأحة أولية من المؤشرات لتسجيل طالب العمل .

٢- إقامة ورشة عمل مع الشركاء لتحديد أولويات قضايا التشغيل البحري .

٣- تحديد المؤسسات الوطنية والإقليمية والعالمية المسؤولة عن المعطيات المتوفرة .

- ٤- تلقى الطلبات من المؤسسات على مختلف المستويات العالمية .
- ٥- تصنيف العرض والطلب وفقا للأولويات فيما يقرره الشركاء.
- تحديد المعطيات المتوفرة لهذه الأولويات وما يلحقها من ثغرات.
- ٧- تقديم إمكانيات توليد معطيات جديدة لملى الثغرات المحددة
- ٨- تنظيم دورات تدريبية وفقا لسوق العمل .
- ويتم القيام بجميع الخطوات المذكورة أعلاه بالتنسيق التام مع جميع الشركاء المعنية.

أسباب اختيار جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية لقيام بعمل المرصد:

- ١- باعتبارها مؤسسة غير حكومية هدفها الأساسي العمل الوطني التطوعي .
- ٢- تفعيل الدور الوطني للمؤسسات غير الحكومية في ظل النهوض بالتنمية البشرية المستدامة .
- ٣- القائمين بالفعل في الجمعية لضباط بحرية تجارية ذات اختلاط وثيق بالمجال التجاري البحري .
- ٤- باعتبارها جمعية بحرية متخصصة في تقديم الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية .
- ٥- عدم وجود اتحاد يرفع مصالح لضباط البحرية التجارية .
- ٦- أن فئة ضباط البحرية التجارية فئة وظيفية كادحة باحثة عن العمل طوال حياتهم الوظيفية .
- ٧- المقر الرئيسي للجمعية في مدينة الإسكندرية نظرا لوجود قطاع النقل البحري المصري والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بما يتوافر لديها من مراكز أعداد وتدريب وبالإضافة إلى ذلك

وجود اتحاد التواني العربية ، ولذلك فالجمعية تعتبر مركز لتجميع
لكبر قدر من ضباط البحرية التجارية عن طريق هذه الكيانات
البحرية المتواجدة في مدينة الاسكندرية .

٨- تعزيز للتعاون العربي من خلال تأسيس المرصد البحري للتشغيل عن
طريق الجمعية وتوكيل وحدات اتصال عربية تعمل في العمل
التطوعي لتقديم الخدمات لضباط البحرية التجارية العرب في مختلف
الدول العربية كخطوة مبدئية لتأسيس الاتحاد العربي للبحارة .

٩- تعزيز روابط الصلة والإخاء بين جميع فئات ضباط البحرية التجارية
باختلاف جنسياتهم العربية .

أسباب اختيار الشركاء في المرصد :

أن السبب الأساسي في اختيار الشركاء يرجع إلى تخصصاتهم الوطنية
والدولية ذات السمات السيادية والدبلوماسية ولهم الحق في إجراء
الاتصالات الشرعية في المجتمع الدولي من أجل تحقيق الأهداف الوطنية
والإقليمية للمنطقة العربية حتى تصبح بداية لتأسيس الاتحاد العربي
للبحارة من خلال المرصد البحري للتشغيل .

مصادر تمويل المرصد :

بواسطة الشركاء يتم تأسيس صندوق خاص بالمرصد يتلقى الدعم من :

_ دعم من شعبة النقل البحري بالغرف التجارية العربية .

_ دعم من الدول العربية من أجل تنمية المرصد بهدف تأسيس الاتحاد
العربي للبحارة .

_ يخضع صندوق الدعم لمراقبة لجنة مشتركة من الشركاء والإمانة عنهم :

□ وزير النقل المصري عضو في مجلس وزراء النقل العرب .

□ وزير القوى العاملة والهجرة عضو في مجلس وزراء العمل

العرب .

□ منظمة العمل العربية منظمة دولية تعمل في إطار جامعة الدول العربية .

ولهذا السبب فإن المرصد البحري للتشغيل سوف يعتبر النواة الأولى لتأسيس الاتحاد العربي للبحارة .

وكانت من توصيات المؤتمر الدعوة إلى تأسيس المرصد البحري للتشغيل في نطاق جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية وبالشراكة مع قطاع النقل البحري ووزارة القوى العاملة ومنظمة العمل العربية . وبدعم مالي من الجهات المانحة والشركات الملاحية ورجال الأعمال كنواه إلى تأسيس الاتحاد العربي للبحارة ^(٢٠) (مؤتمر العاملة البحرية ٢٠٠٦) .

٤.٦ خاتمة الفصل السادس:

قد تناول هذا الفصل ثلاثة عناصر أساسية هما :

العنصر الأول :

المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال نوعين من المفاوضات البنائية :

النوع الأول : المفاوضات التجارية : والتي ترتبط بمختلف أنواع نشاطات ، وقد تضمنت أيضا المفاوضات التجارية مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري ، وأيضا ارتبطت المفاوضات التجارية بالتوكيلات الملاحية .

النوع الثاني : وهى المفاوضات الصناعية ، وقد ركزت الدراسة في هذا الجانب على استطلاع آراء استشاريين بناء السفن باعتبارهم مقوم أساسي من مقومات صناعة النقل البحري ، وإظهار دور هيئات الإشراف والتصنيف باعتبارهم تنظيمات تقوم بعمليات التطبيق للمعايير الفنية فيما يتعلق بالتصميمات وفحص البناء المرتبطة بالسفن وفق القواعد الدولية المنشورة والتي تحدد عمليات التصميم والبناء .

أما العنصر الثاني : وقد تناول المفاوضات الوقائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وقد تناولت الدراسة نوعين من هذه المفاوضات : النوع الأول : مفاوضات الأمن والسلامة : والتي تتم المفاوضات من خلال تحديد وسائل أمن المنشأة ، ووسائل السلامة والصحة المهنية ووسائل السلامة ومنع للحريق والسلامة البيئية للمنشأة ، وقد قصدت الدراسة أن تظهر الخصائص التي يجب أن تميز جهاز أو إدارة الأمن في المنشأة البحرية وهى :

إعداد الخطة الأمنية للمنشأة البحرية ومتابعة تنفيذها ، وأعمال الحراسة والتأمين داخل المنشأة البحرية وتنظيم حركة المرور داخل المنشأة

البحرية ، وضبط الوقائع الجنائية داخل المنشأة البحرية والمعاونة في الإطفاء ومكافحة الحريق والمتفجرات ، وعمل بطاقات تحقيق الشخصية ، والأمن والهندسة الأمنية في المنشآت البحرية ، والأداء العلمي لمواجهة للإرهاب البحري ، وأيضاً التقرير والإجراء الأمني في الحوادث على متن السفن البحرية .

النوع الثاني : المفاوضات البيئية : وذلك بداية ببعض المصطلحات المرتبطة بالبيئة البحرية ، وأيضاً من خلال المفاوضات البيئية التي تقوم ببعض الوظائف الرئيسية لحماية البيئة مثل : المعلومات والأخبار البيئية والإرشاد والتوجيه والتفسير ، والتعليم والتكيف والتربية البيئية.

ثم تناولت الدراسة حماية البيئة البحرية من التلوث والاسترشاد بنموذج لحماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس . وذلك من خلال العمل التطوعي الذي قامت به الجمعية العربية للملاحة .

أما **العنصر الثالث** : مفاوضات الإعاشة في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وقد قصدت الدراسة تناول مفاوضات الإعاشة لأن هذه المفاوضات تعتبر مرتبطة بالأبعاد الاجتماعية من خلال إعاشة الفرد وذلك من خلال الرعاية والضمان الاجتماعي والتشغيل ، وقد تناولت الدراسة نموذج لجمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية باعتبارها تجربة سوسيولوجية جديدة في المجتمع البحري ، وقد سعى الباحث من خلال هذا النموذج المشاركة في مؤتمر العمالة البحرية بين التأهيل والتشغيل والدعوة إلى تأسيس المرصد البحري للتشغيل في نطاق جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية وبالمشاركة مع قطاع النقل البحري ووزارة القوى العاملة ومنظمة العمل العربية وبدعم مالي من الجهات المانحة والشركات الملاحية ورجال الأعمال كنواه إلى تأسيس الاتحاد العربي للبحارة .

(٩) أنواع الشركات البحرية بمختلف تخصصاتها :

... الشركات المساهمة : هي شركة ينقسم رأس مالها إلى أسهم متساوية القيمة يمكن تداولها وتقتصر مسئولية المساهم على أداء قيمة الأسهم التي اكتتب فيها ، ولا يسأل عن ديون الشركة إلا في حدود ما اكتتب فيه من أسهم . أما أن تكون شركات مغلقة ، وترتبط بالقطاع الخاص ولها أسهم اسمية محصورة بين عدد من الأفراد ، ولا تطرح أسهم هذه الشركة في البورصة ، وهي شركات مساهمة لا تطرح أسهمها للاكتتاب العام ويطلق عليها اكتتاب مغلق . أو تكون شركة عامة وأسهم هذه الشركة تطرح للاكتتاب العام وتطرح للبيع ويتم شراءها من الشركة أو مكاتب الأوراق المالية عن طريق التوكيد وأي تداول في هذه الأسهم يسجل في بورصة الأوراق المالية بمقتضى شهادة رسمية ، وهذا التداول يسجل في دفاتر الشركة ، وهذه الأسهم يمكن أن تكون أسهم لحاملة أو أسهم اسمية والشركات المساهمة يمكن أن تكون ذات طابع حكومي ، وترتبط بالشركات العامة أو ترتبط بالقطاع الخاص وتكون شركات مغلقة أو شركات مشتركة كقطاع حكومي أي شركات تكون تابعة للدولة بغض النظر تابعة لوزارة متخصصة أو كقطاع عام أو قطاع أعمال مع القطاع الخاص .

ويمكن أن تأخذ أيضا شكل الشركات المساهمة صورة اتحادات بين الشركات التي تعمل في مجال واحد وتشتمل في عضويتها على القطاع الحكومي والقطاع الخاص .

... شركات التوصية بالأسهم : هي شركة يتكون رأس مالها من حصة أو أكثر يملكها شريك متضامن أو أكثر وأسهم متساوية القيمة يكتتب فيها مساهم أو أكثر ، ويمكن تداولها باسمه متساوية القيمة يكتتب فيها مساهم

أو أكثر ويمكن تداولها ، وهذا النموذج من الشركات يجمع بين بعض خصائص شركات الأشخاص وبعض خصائص شركات الأموال. بمعنى أن الشركاء يكونوا متضامنون ويقصد بالشريك المتضامن هو الشريك الظاهر ، ويتحمل كافة المسؤولية عن الشركة حتى لو زادت الخسائر عن رأس مالها وهو المسئول مسؤولية كاملة عن الشركة وجميعهم الاعتبار الشخصي .

_ الشركة ذات المسؤولية المحدودة : هي إحدى أنواع شركات الأموال ، ورأس مالها مقسم إلى حصص والحصة عبارة عن خطاب من الشركة وليس سهم ، ولا يزيد عدد الشركاء فيها على خمسين شريكا ولا يقل عدد المؤسسين لها عن اثنين ، ولا يجوز تأسيس الشركة أو زيادة رأس مالها أو الاقتراض لحسابها عن طريق الاكتتاب العام ، ولا يجوز للشركة إصدار اسهم أو سندات قابلة للتداول ويجب أن يتم الاكتتاب في جميع الحصص واداء قيمتها بالكامل لحساب الشركة تحت التأسيس لدى أحد البنوك المعتمدة لحين قيد الشركة بالسجل التجاري .

_ شركات الأشخاص : وتنقسم إلى نوعين : _ النوع الأول : شركات تضامن : وهي كافة الشركاء في الشركة مسئولين مسؤولية تضامنية عن كافة التزامات الشركة و _ النوع الثاني : شركات توصية بسيطة وهي كافة الشركاء مسئولين مسؤولية كاملة عن التزامات الشركة أما الشريك الموصى فلا يسأل إلا في حدود حصته في رأس المال . المصدر : مقابلة مع الأستاذ سليمان غبريال خبير تأسيس الشركات بتاريخ ٢٨/٦/٢٠٠٥ .

(١) شكل (٦-١) من إعداد الباحث: يوضح عمليات التفاوض التجارية .

(*)الدكتور احمد مصطفى : رئيس اللجنة الثقافية بنادى الاسكندرية الرياضي .

(٢) احمد مصطفى، ندوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (ندوة أفاق التعليم في التجارة الإلكترونية) شهر أغسطس ٢٠٠٥ ، (وقد حضر الباحث هذه الندوة) ، ندوه غير منشورة .

(٣) محمود. إسماعيل شلبي ، بحوث التسويق ضرورة لتسويق خدمات قطاع النقل البحري ، المؤتمر البحري ١٤-١٦ أكتوبر ٢٠٠٢ (الاتجاهات الحديثة في تسويق لخدمات النقل البحري) ، الاسكندرية: الجمعية العربية للملاحة ، ٢٨٢.

(*) الدكتور مير عبد الفتاح حمزه : عميد كلية الإدارة والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

(٤) مير عبد الفتاح حمزه ، ندوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (ندوة أفاق التعليم في التجارة الإلكترونية شهر أغسطس ٢٠٠٥ ، (وقد حضر الباحث هذه الندوة) ، ندوه غير منشورة .

(٥) تقرير عن الخدمات المصرفية ، البنك العربي الأفريقي الدولي أول بنك خاص يؤمن معاملات التجارة الإلكترونية في مصر القاهرة: جريدة الأهرام الاقتصادية ، العدد الخامس والعشرون ، بتاريخ ٣٠ أكتوبر ٢٠٠٥ ، ص ٧.

(*) الدكتور ريان سامي زكي عوض : المحاضر الأول بكلية النقل البحري والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(*) يوضح الدكتور ريان سامي زكي مهام التوكيلات الملاحية على النحو التالي :

_ تقوم بعمليات ربط البضائع على السفن لمختلف دول العالم.

- _ تقوم بأعمال السياحة في الداخل والخارج .
 - _ تقوم بحجز نذاكر سفن السفن لجميع دول العالم .
 - _ تقوم بأعمال السمسار البحري.
 - _ القيام بأعمال التخليص الجمركي لكافة أنواع البضائع والسيارات.
 - _ نقل الرسائل والحاويات من الباب للباب.
- (٦) سامى زكى عوض ، اتفاقية لجات وآفاق جديدة للتوكيلات الملاحية ، ورقة بحثية مقدمة في الندوة البحرية السادسة ١١-١٢ أكتوبر ، ١٩٩٤ ، منشورات الجمعية العربية للملاحة .

(*) درجة السفينة Ship`s Class : يشير الربان دكتور مدحت خلوصى بأنه لا توجد قاعدة قانونية تجبر مالك السفينة على تسجيل سفينته لدى إحدى هيئات الإشراف والتصنيف Classification Society كما لا توجد إي قاعدة قانونية تجبر السفينة على أن تتخذ لنفسها درجة ، ولكن هناك صعوبات كثيرة سوف نتعرض لها السفينة الغير مسجلة لدى إحدى هيئات الإشراف والتصنيف ، وهذه الصعوبات على سبيل المثال وليس الحصر مثل : التعامل مع شركات التأمين حيث سيرفض المؤمنون التأمين على السفينة غير المسجلة لدى إحدى هيئات الإشراف والتصنيف ، والتي ليست لها درجة . حيث أن التسجيل يعتبر دليلا على صلاحية السفينة للملاحة ، وكذلك أثناء البيع وغير ذلك . المصدر : مدحت عباس خلوصى ، السفينة والقانون البحري ، الاسكندرية : إشنهابى للطباعة والنشر ، ٢٠٠١ ، ص ٣١ .

(٧) مدحت عباس خلوصى ، السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ص ٣١-٣٢ .

(*) المهندس محمد جابر إسماعيل : مهندس استشاري في تصميم وبناء السفن ، ومحكم بحري دولي ، ورئيس مجلس إدارة المركز البحري للاستشارات والتصميم (مارينا لبناء السفن) ، وعضو جمعية المهندسين البحريين ومهندسي بناء السفن .

(*) الدكتور مهندس احمد فاروق عبد المنعم : خبير في بناء السفن وعالم من علماء الهندسة البحرية ، وقد عمل رئيس لمجلى إدارة شركة ترسانة الاسكندرية لبناء السفن .

(*) شهادة هيئة الإشراف والتصنيف : هي شهادة تمنحها الهيئة للسفينة التي أشرفت على بنائها ، ويثبت فيها أن السفينة مسجلة لدى هيئة الإشراف المدونة في الشهادة . المصدر : مدحت عباس خلوصي السفينة والقانون البحري ، مرجع سابق ، ص ٣٣

(٨) انظر الملاحق : الملحق (٦-١) نص اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن ، ص ٧١٥

(٩) مقابلة الباحث اشرف سليمان : مع المهندس محمد جابر بتاريخ ٢٠٠٥/٨/١٣ .

(*) المصرية لتسجيل وتصنيف السفن Egyptian Register of Shipping : أول هيئة تصنيف وتسجيل سفن مصرية وشكلها القانوني شركة مساهمة مصرية برأسمال 10,000,000 جنية و تعتبر أول هيئة تسجيل وتصنيف سفن عربية وهو مطلب وطني ويطالب به ملاك السفن والوحدات البحرية المصرية والعاملين بقطاع النقل البحري .

(*) الدكتور ريان منتصر إسماعيل عبد الحي السكري : رئيس مجلس إدارة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن .

(١٠) مقابلة الباحث اشرف سليمان : مع الدكتور ريان منتصر السكري

بتاريخ : ٢٠٠٥/١١/١٩

(١١) عبد العزيز أبو قنديل ، التشغيل المتكثف للسفن يهدد النقل البحري ،

عن مجلة BIMCO REVIEW 2003 ، الملاح ، نشره الثقافية

الربع سنوية : إصدار الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٦٠١ ، أكتوبر

٢٠٠٣ ، ص ٧

(١٢) انظر إلى شبكة الإنترنت FEB.2002 , BIMCO NEWS

CLASSITICATION , على العنوان التالي :

<http://www.bimco.dk>

(*) وتشير اللويدز (LR) : على الرغم من التطبيق السريع (ISPS

Code) في مجال النقل البحري إلا أنه قد لاقى نجاح في حيز

التنفيذ وتوضح اللويدز ((LR أن لها دور فعال في مساعدة العملاء

من أجل تقديم خدمات الشهادات القانونية في مجال السلامة والأمن

من أجل الوفاء بالالتزامات الدولية ، وبالتالي فاللويدز (LR) تقدم

خدماتها لكل من مدراء ملاك السفن Ship Owner Ship

Managers والحكومات Governments ، الموانئ Port

Facilities من أجل تعزيز احتياجاتهم في السلامة والأمن في

مجال النقل البحري وتشير أيضا أن لديها القدرة على توفير التدريب

اللازم لفئات الضباط الجديدة بالنسبة لضباط أمن الشركة الملاحية

CSO ، ضابط أمن السفينة SSO ، ضابط أمن المرفق المينائي

PFSO ، وتساعد اللويدز (LR) في تقديم خدمات لعملائها على

كيفية الالتزام بالتجهيزات الفنية المرتبطة (ISPS Code) من

خلال خبراء في المجال الأمني من أجل تلبية الاحتياجات المطلوبة

وهذه الخدمات تنقسم إلى نوعين أساسيين : النوع الأول : خدمات متوفرة إلى شركات الشحن Services Available to Shipping Companies والنوع الثاني : خدمات متوفرة إلى مشغلي الموانئ Services Available to port operators . المصدر : Lloyd's (LR) , help : England , 2005 REGISTER

(*) للسواء احمد القاضي : عمل مساعدا لوزير الداخلية بجمهورية مصر العربية ، وهو أستاذ مادة الدفاع المدني والإطفاء والمفرقات بأكاديمية الشرطة المصرية ، وعضو المكتب التنفيذي للاتحاد الدولي لمنطوعي مكافحة الحرائق F.W.V.F.A ، وخبير بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، وله العديد من المؤلفات والدراسات والبحوث المنشورة .

(*) يقصد بمصطلح الكرنتنة في المجال الأمني والعسكري : أي وضع الهدف في المنتصف وتكون حوله دائرة يصعب اختراقها .

(*) تنظيم سريان المرور : الهدف من تنظيم سريان المرور هو الوصول إلى أفضل استخدام للوسائل المرورية المتاحة بالمنطقة مثل شبكة الطرق واللافتات المرورية والإشارات الضوئية حتى يمكن تقليل الازدحامات المرورية بقدر الإمكان ، ويمكن تنظيم سريان المرور من خلال مجموعة من الوسائل مثل :

١- نظام الاتجاه الواحد : وهذا النظام له مزايا وعيوب . - المزايا - زيادة السعة للطريق ، وزيادة سرعة سريان المرور ، وتقليل عدد نقاط التصادم ، وتقليل تأثير سيارات الانتظار على حركة المرور ، وتسهيل نظام الارتباط بين الإشارات الضوئية المتعاقبة . - العيوب - تكبد وسائل النقل من مركبات ولوادر وأوناش في نظام الاتجاه

الواحد في المواني ، وقد يؤدي إلى إفساد البيئة ، إفساد طبيعة الطريق من كثرة الضغط عليه .

٢- العلامات الأرضية : والعلامات الأرضية هي الوسيلة المكانية في تنظيم سريان المرور وهي تنقسم من حيث وظائفها إلى أ- علامات أرضية لأمان المرور : وهي علامات أرضية توضع في نهر الطريق والمنتصف (المحاور) وتنقسم إلى : خط واحد منقطع : بمجرد تحديد محور الطريق ، خط منقطع للخطر: للتنبيه إلى محور طريق مستقاطع ، خط متصل وخط منقطع : للساح بخطي خط المنتصف من جهة الخط المنقطع فقط إذا كان التخطي آمنا ، خط متصل مزدوج : لمنع أي تخط لخط المنتصف إلا في حالات الاضطرار لذلك (مغادرة الطريق يسارا وتقادى وقوع حادث تخطي مركبة متوقفة بنهر الطريق) .

ب- خطوط حواف الطريق وتنقسم إلى : خطوط متصلة : للدلالة على انحناءات أو أخطار أخرى ، خطوط منقطعة واسعة الفجوة : في كل مكان آخر على الطريق ، خطوط منقطعة ضيقة الفجوة : عند التقاطعات أو عند أماكن الانتظار المؤقتة على الطريق ، خطوط الوقوف : خطان متصلان يحددان بداية منطقة التقاطع ، خط إفساح الطريق : (عند التقاطعات بدون إشارة ضوئية) خطان مزدوجان منقطعان عند الدخول إلى التقاطع ، خطوط (تجزاج) لمنع الانتظار على طول مداخل التقاطعات أو منع التخطي بالمداخل .

ج- علامات التوجيه الأرضية وترتبط بكل من : خطوط الحارات (منقطعة : لتحديد الحارات المرورية -ومتصلة : لفصل حركات المرور عند مداخل التقاطعات) ، جزر المرور المرسومة : لعمل

التقسيم القنواى بمناطق التقاطعات أو لاستكمال نهايات جزر مرتفعة حين تكون المساحة المرصوفة المميزة بالرسم لا بد وان تداس من بعض المركبات الكبيرة لاستحالة تقادى ذلك ، اسهم اتجاهات : للدلالة على حارات الاتجاه والدلالة على اتباع السهم لعدم عرقلة المرور علامات كلامية : مثل STOP أو للدلالة الإرشادية إلى الأماكن المقصودة وذلك للسير في الحارات .

تكتب الأسماء مختصرة فيما لا يزيد عن خمسة أحرف حسب المواصفات .

د- علامات الوقاية من التكدس المروري : خطوط تنظيم الانتظار خطوط صفراء أو بيضاء بطول حواف الطريق وتشمل الآتى : مستقطع: بغرض التقييد للانتظار ، خطأ واحد متصلا : ممنوع الانتظار عدد لا يقل مجموعها عن ٨ ساعات (قد تكون متفرقة خلال اليوم) خطين متصلين : لمنع الانتظار لمدة لا تقل عن ٨ ساعات متصلة في اليوم ، تقييد عملية الشحن والتفريغ : خطوط صفراء متعامدة على الرصيف ، تحديد أماكن الانتظار : تحدد بأركان بيضاء وخطوط عرضية لحدود مكان الانتظار ، وصندوق التقاطعات:

عبارة عن مستطيل مرسوم باللون الأصفر داخل التقاطع وبه تشير سبوكسة لمنع الدخول إلى منطقة التقاطع إلا إذا كان المخرج المقابل خاليا من المركبات.

٣- العلامات المرورية : ويمكن تصنيف اللافتات المرورية إلى ثلاثة أقسام من حيث وظائفها : العلامات التحذيرية العلامات الإرشادية ، علامات الإلزام .

٤- عزل مسارات بعض مستخدمي الطرق : مثل مسارات للسيارات مشاة (ممرات المشاة) ومسارات للنقل الثقيل ، وحارات للتاكسي .

٥- إشارات المرور الضوئية : اللون الأحمر كقوف إلزامي الأصفر : استعداد للانطلاق ، الأخضر : انطلق إذا كان الانطلاق أمناً .

المصدر : مصطفى بيلى ، المرور (تنظيم سريان المرور) ، جمهورية مصر العربية : وزارة الداخلية _ أكاديمية الشرطة _ كلية الشرطة ، ١٩٩٣ ، ص ٦٣ .

(*) المعرفة المحدودة للتعامل مع المتفجرات: تختلف المتفجرات شكلاً وتكويناً باختلاف الأغراض المصنوعة من أجلها باختلاف المواد الداخلة في صناعتها . فهي على أشكال صلبة أو سائلة أو مسحوق أو عجينة . وتنقسم أنواع المتفجرات من حيث سرعة تحولها إلى نوعين رئيسيين : النوع الأول المفرقات البطيئة: وهذا النوع يحترق ببطء نسبى تختلف سرعته من نصف متر إلى ٣٠٠ متراً في الثانية نتيجة أن المادة غنية بالأكسجين فهو يحترق طبقة بعد طبقة متحولا إلى غازات تدريجياً وينتج حرارة عظيمة جداً ولذلك لا يحدث ضغطاً عالياً فجائياً بل يزداد الضغط الناشئ من الغازات تدريجياً أيضاً مما يجعل لهذا النوع خاصية الدفع .

ولذلك يسمى هذا النوع بالمواد المتفجرة القاذفة (الدافعة) وتستعمل في تعبئة الخراطيش الخاصة بالأسلحة الصغيرة ومن أمثلته البارود السلطاني والكوردايت وتستعمل هذا النوع في الحياة المدنية في بعض أغراض أهمها التعدين وقطع الأحجار ، ومثال للمفرقات البطيئة (الكوردايت) الشكل عيدان رفيدة أو شرائح بنية اللون ن التركيب الكيميائي مخلوط من النتروسيلولوز والنتروجلسرين ويذاب في الأسيتون .

النوع الثاني المفرقعات السريعة : هذا النوع يحترق بسرعة وتنقلب فيه عملية الاحتراق إلى موجه تعجير تتراوح سرعتها بين ٢٠٠٠ - ٨٠٠٠ متراً في الثانية وتسرى في المادة فيتحول فجائياً إلى الحالة الغازية ، ولذلك فله قدرة على الانفجار مما يجعل له خاصية القطع ثم الدفع ويستعمل دائماً لهذا الغرض ولذلك فمنه ما يستعمل في حشو دانات المدافع والقنابل كمادة TNT وهي مادة قليلة الحساسية والشكل عبارة عن قوالب تشبه قوالب قطن الياوود إلا إنها تميل إلى اللون الأصفر والتركيب الكيميائي هو عبارة عن ثالث نترات التولوين والديناميت عجيني وهو يحدث صداد عند لمسه لامتصاص النيتروجلسرين بالدم والشكل عبارة عن أصابع لونها بني ملفوفة في ورق مدهون بمادة شمعية طولها ٢ بوصة واوزانها ٢ أوقية أو ٤ أوقية أو ٨ أوقية ويعبأ في علب كرتون تزن للعبة ٥ أرطال وكل ١٠ علب توضع في صندوق خشب يزن ٥ رطلاً ويزيد الماء من حساسيتها ومن تأثيرها كمادة قاطعة .

المصدر : محمد جوهر ، الموجز في الدفاع المدني ، القاهرة بدون دار أو سنة نشر، ص ٦٣.

(١٣) احمد القاضي ، أمن وسلامة المنشآت الحيوية ، القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٩٨ ، ص ٣٠ .

(٥) اللواء محمد غالب بكزادة : خبير الأمن بالأمم المتحدة ، ومدير أمن جامعة الدول العربية الأسبق.

(١٤) محمد غالب بكزادة ، الأمن وإدارة أمن المؤتمرات ، القاهرة : دار الفجر للنشر ، ١٩٩٩، ص ٦٠.

(١٥) شكل (٦-٢) من إعداد الباحث : يوضح دوافع العملية الإرهابية.

(*) المقصود بكلمة أيديولوجية : أن كلمة أيديولوجية قد ابتدعت في فرنسا وهى تعنى علم الأفكار أو دراستها ، واستخدمت في أول الأمر لتشير إلى نمط من الفلسفة في نهاية القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر ، وهكذا بقيت كلمة الأيديولوجية فرنسية لبضعة عقود قبل أن تصبح عالمية . المصدر : جون بلاميناز ، الأيديولوجية مفاهيمها وتطورها في الواقع التاريخي والسياسي ، ترجمة إسماعيل على سعد الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٠ ، ص ١٥ .

(١٦) الاقتباس من : محمد غالب بكزادة ، الأمن وإدارة أمن المؤتمرات ، مرجع سابق ، ص ص ٣٠٢-٣٢٢ .

(*) اللواء سراج الدين الروبي : عمل ككاتب لرئيس المنظمة الدولية للانتربول الدولي وله العديد من المؤلفات والبحوث المنشورة .

(١٧) سراج الدين الروبي ، الاتصالات والتقارير الأمنية ، المصرية اللبنانية للطباعة والنشر ، ٢٠٠٠ ، ص ٧٣ .

(١٨) انظر الملاحق : الملحق (٦-٢) سيناريو تصوري لوسيلة الضبط لحادث .

(١٩) الموسوعة السياسية ، " البيئة " ، الجزء الأول ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥ ، ص ٦٣٠ .

(٢٠) احمد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩٨ ، ص ٢٢ .

(٢١) قام الباحث بتجميع هذه المصطلحات من قانون البيئة المصري رقم ١٩٩٤ .

(٢٢) شكل (٦-٣) من إعداد الباحث : يوضح المفاوضات البيئية
· ووظائفها الأساسية .

(٢٣) محمد يوسف طه ، مصطفى عبد الحافظ ، دور نظام إدارة
معلومات مرور السفن بخليج السويس في حماية البيئة ، الاسكندرية
:المجلة العلمية ، الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٥ ، ديسمبر
٢٠٠٠ ، ص ١ .

(*)مميزات وعيوب البدن المزدوج : المميزات : وهي احتمال التسرب
الزيتي اقل عند التصادم أو الجنوح والبدن المزدوج له أهمية عند
تداول البضائع خاصة ناقلات المنتجات البترولية حيث قيمة البضائع
وثمنها مرتفع ويمكن تفريغ البضائع بسهولة وغسيل الصهاريج في
اقل وقت ومجهود ، وأيضا يقلل من الرواسب المتبقية داخل
الصهاريج حيث أن جميع الأعمدة والدعامات صممت داخل صهاريج
الصابورة وبذلك تكون صهاريج البضائع بدون عوائق ، وإن البدن
المزدوج يحتاج إلى حرارة اقل عند الاحتياج لتسخين صهاريج
البضائع وغسيل اقل لصهاريج البضائع ينتج عنه نسبة اقل من تبخير
غازات البضائع ،

أما عيوب البدن المزدوج : وهي يحتل تسرب زيت من صهاريج
البضائع إلى صهاريج الصابورة المجاورة مما يسبب وجود غازات
خطيرة داخل صهاريج الصابورة قد تؤدي إلى الوصول لنقطة
الانفجار ، تراكم الطمي داخل القاع المزدوج نتيجة لتراحم الأعمدة
والدعامات بداخله وبالتالي قد يتطلب غسيل لصهاريج الصابورة
وصعوبة تغيير أي خط أو صيانته داخل صهاريج الصابورة وهناك
مشاكل اتزان وخاصة للناقلات المصممة بدون قواطع طولية في
صهاريج البضائع لوجود سطح حر .

المصدر : طارق صالح حسنى البدن المزدوج لناقلات النفط
إيجابياته وسلبياته الاسكندرية :مجلة الجمعية العربية للملاحة ، العدد
١٨ ديسمبر ٢٠٠٣ ، ص ١٤ .

(٢٤) طارق صالح حسنى ، البدن المزدوج لناقلات النفط إيجابياته
وسلبياته مرجع سابق ، ص ١٢ .

(*) من إحصائيات بنك معلومات النقل البحري للمصري على سبيل
المثال وليس الحصر منذ عام ١٩٩٠ حتى عام ٢٠٠٠ كان إجمالي
عدد الحوادث البحرية بخليج السويس ١٢٦ حادثة ، وعلى ترتيب
السنوات ١١، ١١، ١٦، ١٦، ١٩، ١٢، ١٥، ١٦، ٨، ٥، ٧ .

(٢٥) جمال غلوش ، محمد يوسف طه ، مصطفى عبد الحافظ ، إدارة
عمليات البحث والإنقاذ البحري بشمال البحر الأحمر : توظيف
خدمات مرور السفن بتطبيق نظام إدارة الحادثة ، ندوة إدارة
الكوارث البحرية المنعقدة في ٥-٩ مارس ٢٠٠٢ الموافق ٥-٩ ذو
القعدة ١٤٢٢ جامعة الملك فهد للبترول والمعادن ، تنظيم المديرية
العامة لحرس الحدود وزارة الداخلية ، الظهران ، المملكة العربية
السعودية .

(*)الدكتور ريان / جمال احمد محمد غلوش الأستاذ بكلية النقل البحري
عميد كلية النقل البحري ورئيس قسم الدراسات العليا البحرية
بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

(*)الجمعية العربية للملاحة : تعتبر إحدى الجمعيات الأهلية (غير
الحكومية) وقد تم تأسيسها في ٣٠ أغسطس عام ١٩٧٨ وفقاً للقانون
رقم ٣٢ لسنة ١٩٦٤ والمعدل رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ بشأن الجمعيات
والمؤسسات الخاصة ، وكما أن للجمعية عضو في الاتحاد الدولي
لجمعيات الملاحة ومقرها الرئيسي في مدينة الإسكندرية .

(*) الجهات التي حضرت الندوة : هيئة قناة السويس ، والتفتيش البحري بالسويس ، شركات البترول ، الشركات للملاحة ، وهيئة موانئ البحر الأحمر ، هيئة بورسعيد ، الجمعيات الأهلية بمجال البيئة.

(*) قد حضر الندوة : كم من العاملين في مختلف الجمعيات الأهلية وهيئة موانئ البحر الأحمر ومتخصصين من القوات البحرية المصرية ومن هيئة قناة السويس ومحافظة البحر الأحمر والهيئة العامة للمصايد والأسماك والمنظمات الأهلية الغير حكومية العاملة في مجال الحفاظ على البيئة البحرية ومجال شئون البيئة التابع لمحافظة البحر الأحمر ومندوبين عن جمعية الصيادين وممثلو أندية الغطس والغوص والرياضات البحرية والمائية وجهاز السياحة والأعلام .

(٢٦) مقابلة الباحث اشرف سليمان : مع الدكتور ريان جمال احمد محمد غلوش بتاريخ ١٣/١١/٢٠٠٥ .

(٢٧) شكل (٦-٤) من إعداد الباحث : يوضح استراتيجيات العدالة الاجتماعية لمفاوضات الإعاشة .

(*) الريان احمد حافظ عبد المنعم : نائب رئيس مجلس إدارة جمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية ، ويشغل منصب مساعد عميد برامج السلامة البحرية لشئون التكريب بعمادة الدراسات التأهيلية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

(*) الدكتور جمال الدين احمد مختار : رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ورئيس الاتحاد الدولي للجامعات البحرية .

(٢٨) انظر الملاحق : الملحق (٦-٣) وثيقة : : توضح اهتمام رئاسة الأكاديمية برعاية ضباط ومهندسين البحرية التجارية .

(*) الجهات التي سوف تحضر مؤتمر العمالة البحرية بين التأهيل والتشغيل :

_ وزير النقل المصري حضور الجلسة الافتتاحية

_ وزارة القوى العاملة في جمهورية مصر العربية

_ منظمة العمل العربية

_ منظمة العمل الدولية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

_ الشركات الملاحية

(٢٩) مقابلة الباحث اشرف سليمان : مع الربان احمد حافظ عبد المنعم بتاريخ ٢٠٠٥/١١/١٥ .

(*) **الولاء الوطني** : يرتبط مفهوم الولاء الوطني بالمفاهيم المرتبطة بمفهوم الأمن القومي للدولة لان هذا المفهوم يؤدي إلى بناء المقومات السيكولوجية داخل الفرد من خلال بث أسس الانتماء الوطني عن طريق وسائل مدروسة بواسطة المصلحة القومية التي تسعى إلى تحقيق غايات الفرد واحتياجاته ، ويقابل هذا المفهوم مفهوم سياسة الدولة لان هذا المفهوم من المفاهيم المرتبطة بالأمن القومي والذي عن طريقة يتحقق الغاية القومية للدولة بما تحوى من أفراد باعتبارهم ثروة قومية .

(*) **القرارات الوزارية الخاصة بإنشاء وتطوير وزارة القوى العاملة:**

□ قرار رئيس الجمهورية رقم ٧١ عام ١٩٦٢ بمسئوليات وتنظيم وزارة العمل.

□ قرار رئيس الجمهورية رقم ١٢٠١ عام ١٩٦٤ بمسئوليات وتنظيم
وزارة العمل .

□ قرار رئيس الجمهورية رقم ٧٥٧ عام ١٩٧٢ بمسئوليات وتنظيم
وزارة القوى العاملة.

□ قرار رئيس الجمهورية رقم ١٦٥ عام ١٩٧٩ بمسئوليات وتنظيم
وزارة القوى العاملة والتدريب.

□ قرار رئيس الجمهورية رقم ١٦٥ عام ١٩٩٦ بمسئوليات وتنظيم
وزارة القوى العاملة والهجرة.

المصدر : منشورات وزارة القوى العاملة والهجرة .

(٣٠) مؤتمر العمالة البحرية بين التأهيل والتشغيل بقاعة الدكتور جمال

مختار بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ١٤-

١٥ مارس ٢٠٠٦ تحت رعاية وزير النقل المصري ، الورقة

البحثية رقم ٦ .

الفصل السابع

النتائج والتوصيات

٧- النتائج والتوصيات

وتشمل النتائج والتوصيات على محاولة تحقيق أهداف الدراسة في إظهار دور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وسوف نعرض لنتائج وتوصيات هذه الدراسة التي تم إعدادها في ستة فصول .
تنقسم النتائج والتوصيات إلى جزئين :

الجزء الأول النتائج :

وتحتوى النتائج على الإطار التحليلي الشامل لمحور الدراسة الذي اشتمل على الاتجاهات والمداخل النظرية ، ونتائج المصطلحات والمفاهيم ، والنتائج البحثية ، . أما الجزء الثاني التوصيات وتعتبر بمثابة مجموعة التوصيات التي يمكن أن تضع حدودا لدراسة القضايا الخاصة بدور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك بما يتوافق مع أهداف الدراسة .

١٠٧ النتائج :

تعتبر دراسة دور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري من الدراسات الاستراتيجية ذات الأبعاد الاجتماعية والبحرية التي تخصصت في جانب معين من المجتمعات ، وبالتحديد في المجتمع البحري وبالتالي قد حدث دمج بين الدراسات الاستراتيجية في بعدها الاجتماعي بواسطة الأفرع المعاصرة لعلم الاجتماع وبين الدراسات البحرية ، ومن خلال هذه الدراسة قد تم التعرف على مجموعة من المصطلحات والمفاهيم ، والمداخل النظرية ، وسوف نعرض لكل منهم على النحو التالي :

١- الاتجاهات والمداخل النظرية :

اعتمدت الدراسة على اتجاه السوسيولوجيا الاستراتيجية من خلال الأفرع المعاصرة لعلم الاجتماع وأيضا من خلال الميتاسوسيولوجيا للبحث في العلوم البحرية ، وقد اعتمدت الدراسة على المدخل الأمني الاقتصادي في تناول الدراسات التي تختص بالمجتمع البحري .

بـ نتائج المصطلحات والمفاهيم :

أولاً المصطلحات المركبة :

١- قد اتضح أثناء تحديد نطاق الأمن البحري وارتباطه بالمجتمع البحري أن هناك مجموعة من المصطلحات المركبة مثل :

سمة الطبقة البحرية ، وهذا المصطلح للمركب يرتبط بالسماوات الوظيفية المهنية التي تفرع منها كافة المهن الوظيفية للمجتمع البحري وعلى سبيل المثال : توضيح مهام القوات البحرية الرسمية والمهام المرتبطة بالنقل البحري ، والذي تفرع منه مصطلحات متعددة مثل : النقل المتتابع البحري والنقل متعدد الوسائط .

٢- وارتبط أيضاً مصطلح سمة الطبقة البحرية بالمهن الوظيفية المرتبطة بالملاحة البحرية ، والذي ترتبط بمصطلحات أخرى مثل : ملاحه أعالي البحار ، والملاحة الساحلية ، والملاحة التجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة .

٣- ومن جهة أخرى ظهرت بعض المصطلحات المركبة المرتبطة بكلمة Safety ، وتختلف حسب الإضافة اللغوية لها مثل Safety Net وتعنى شبكة الأمان ، وأيضاً مثل : Maritime Safety وتعنى السلامة البحرية .

٤- وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من المصطلحات المركبة قد ارتبطت بالإجراءات الأمنية للسفن والمواني وقد وضحها الربان عصام بدوي فقد وضع مصطلح القرصان البحري : بأنه ذلك الفرد الذي يرتكب الجريمة البحرية تحت تهديد السلاح ولا يعنيه الضحية ولكنه يتخذ العنف مصدر لإتمام اغراضه الإجرامية الذي يؤدي إلى القتل ودائماً يكون وراء هذا الهجوم أغراض مالية كسرقة أموال السفينة أو أموال الطاقم أو سرقة البضائع أو سرقة السفينة نفسها ومصطلح المتسللين الهاربين :

وهم الأشخاص الذين يتسللوا على متن السفن بغرض الهروب إلى مكان آخر أو دولة أخرى دون وجود وثائق رسمية .

ومصطلح الإرهاب البحري : هو الذي يرنوا إلى العمليات التي تستهدف الهجوم على السفن أو الموانئ أو المنشآت البحرية بمختلف أنواعها بواسطة أفراد تهدف إلى التخريب نتيجة أهداف ما .

٥- وهناك مصطلحات مركبة مرتبطة بمفهوم المعلومات التفاوضية هي :
"المعلومة العامة"، والمعلومة المتخصصة ، والمعلومة القيمة .

٦- ومن النتائج الجديرة بالتسجيل انه ينبغي عدم الخلط الفكري بين بعض المصطلحات المركبة المتشابهة وهي : المنظمة دولية - المنظم دولي "و" النظام دولي"، و "التنظيم دولي" ، لأن لكل منهما تعريفاً لغوياً يختلف عن الآخر . فمصطلح " المنظمة الدولية " لا يوجد اختلاف بينه وبين مصطلح " المنظم الدولي" فالمعنى الجوهرى واحد لكل من المصطلحين ولا خلاف بينهما ، والتعريف المتفق عليه بين فقهاء القانون الدولي للمنظم أو المنظمة الدولية هو :

تجمع إرادي لعدد من أشخاص القانون الدولي مترابط في شكل هيئة دائمة يتم إنشاؤها بموجب اتفاق دولي ويتمتع بإرادة ذاتية ، ومزود بنظام قانوني متميز ، وبأجهزة مستقلة يمارس المنظم من خلالها نشاطه لتحقيق الهدف المشترك الذي من أجله تم إنشاؤه . أما مصطلح "النظام الدولي" :

هو "مجموعة القواعد القانونية المنظمة لموضوع رئيسي معين أو المرتبطة بإطار موضوعي محدد مثل نظم الزواج أو الملكية في القانون الداخلي ونظم الحياد أو التمثيل الدبلوماسي أو القنصلي في القانون الدولي العام .

أما مصطلح التنظيم الدولي : هو مجموعة القواعد التي ترتب عمل المنظمات الدولية وتحدد مظاهر الاتحاد بين الدول تحقيقاً للمصالح المشتركة وإشباع الحاجات المتبادلة بينها .

٧- وقد وضحت الدراسة للفرق بين المنظمة الإقليمية الشاملة والمنظمة الإقليمية المتخصصة باعتبارهم مصطلحات مركبة .

وبالتالي فمصطلح المنظمات الإقليمية الشاملة هي : " تجمعات إقليمية تضم مجموعة من الدول المتجاورة المتضامنة، التي تعمل من أجل حفظ السلم والأمن الدوليين ، ودعم التعاون في المجالات الاقتصادية والاجتماعية وغيرها . أما مصطلح المنظمات الإقليمية المتخصصة : هي المنظمات التي تكون قاصرة على مجموعة معينة من الدول ويكون ذلك راجعاً إلى طبيعة الأهداف المتخصصة التي قامت المنظمة لتحمل مسؤولياتها .

٨- ومن المصطلحات المركبة التي توصلت إليها الدراسة مصطلح المنظمة العالمية الشاملة : هي تجمع إرادي للدول على مختلف النطاقات العالمية في شكل هيئة دبلوماسية ذات اختصاصات شاملة تسعى من خلالها لوضع معايير لتنظيم المجتمع الدولي .

أما مصطلح المنظمة العالمية المتخصصة : هي تجمع إرادي للدول على مختلف النطاقات العالمية في شكل منظمة دبلوماسية متخصصة في مجالات محددة تستمد شرعيتها من الهيئة الدبلوماسية العالمية الشاملة .

٩- وقد أظهرت الدراسة مصطلح مركب جديد في الميدان البحثي وهو مصطلح الوساطة الدبلوماسية المتخصصة وهو الذي يتم من خلاله إجراء المفاوضات الدبلوماسية في المجالات المتخصصة من أجل تحقيق أهداف معينة ويرتبط هذا المصطلح بالمنظمات الإقليمية والعالمية

المتخصصة أو يرتبط بممارسة العمل الدبلوماسي المتخصص على النطاق الوطني .

١٠- وقد أظهرت الدراسة بعض المصطلحات المركبة التي ترتبط بمفاوضات الأمن والسلامة البحرية مثل : أمن المنشأة البحرية السلامة والصحة المهنية ، منع الحريق والمساهمة في مكافحتها المساهمة في الحفاظ على السلامة البيئية .

١١- وقد تناولت الدراسة بعض المصطلحات المركبة المرتبطة بالمفاوضات البيئية مثل : البيئة البحرية وتلوث البيئة ، تدهور البيئة حماية البيئة ، وشبكات الرصد البيئي ، تقويم التأثير البيئي والكارثة البيئية والتلوث المائي .

ثانياً المصطلحات الفردية :

ومن جهة أخرى فقد أظهرت الدراسة المصطلحات الفردية :

١- قد توصلت الدراسة أن كلمة أمن تعتبر كمصطلح فردي حينما تعني الاطمئنان وعدم الخوف ، وأيضاً كلمة Safety باللغة الإنجليزية وتعني أمان أو سلامة ويمكن تحديد معناها حسب المصطلحات المركبة المرتبطة بها .

٢- وقد أظهرت الدراسة أن مصطلح " دبلوماسية " وصفة الدبلوماسي اخذوا في التداول اعتباراً من نهاية القرن الثامن عشر وخاصة بعد مؤتمر فيينا عام ١٨١٥ (التمثيل للدبلوماسية) ، حيث تطور هذا المصطلح ليشمل تسيير العلاقات السياسية ما بين الدول وإدوارها ، وكل ما يتعلق بها ، ثم تداول مصطلح " الدبلوماسية " وأصبح عرفاً دولياً مستخدماً في الممارسة العملية في كافة مستويات المجتمع الدولي .

٣- وقد وضحت الدراسة أن بدايات ظهور مصطلح " استراتيجية "

ارتبط بالفكر العسكري خلال حقبات تاريخية وقد توصلت الدراسة على هذه النتيجة من خلال البحث في التاريخ العسكري للمؤرخين والاستراتيجيين العسكريين وصولاً إلى الفكر الحديث الذي جعل من تلك المصطلح مفهوم ذات أبعاد متعددة ومتخصصة .

٤- وقد توصلت الدراسة أن مصطلح **التوافق** يستخدم للإشارة إلى العملية التي من خلالها يكون الفرد علاقة منسجمة وصحية مع بيئته الاجتماعية ، حيث أن التوافق هو عملية من التكيف الاجتماعي يقتضي من الشخص حين يواجه مشكلة أو صراعاً أن يغير اتجاهاته ليوافق الجماعة التي يعيش في كنفها ، والتوافق هو بمثابة حرفة *Vocation* يعتمد ممارستها على البناء النظري لجزء معين من المعرفة أو العلم كما يعتمد على القدرات الذاتية المصاحبة لهذا الفهم والتي يستخدمها الإنسان في شئونه العملية الحيوية والمهنية .

٥- وقد وضحت الدراسة أن هناك مصطلحات فردية مرتبطة بمفهوم **المعلومات التفاوضية** وهذه المصطلحات هي : البيانات والمعلومات.

٦- وقد أظهرت الدراسة أن مصطلح **التنظيم** في العمليات التفاوضية يعنى التخصيص وتقسيم العمل من خلال التنسيق بين الخبرات المتخصصة من أجل ما نرنو إليه العملية التفاوضية ، وأيضاً أظهرت الدراسة أن مصطلح **التخطيط** في العمليات التفاوضية يعنى الاستراتيجية التي يتم اتباعها أثناء التخطيط للعملية التفاوضية.

٧- وتوصلت الدراسة أن مفهوم أمن المعلومات يرتبط بمصطلحات فردية هي : التهديد ، المخاطر والهجمات .

٨- وقد أوضحت الدراسة أن التحكيم يعتبر من المصطلحات الفردية

المرتبطة بالتفاوض~والذي عرفته المحكمة الإدارية العليا المصرية~ بأنه اتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة .

٩-ويعتبر أيضا التوفيق من المصطلحات المرتبطة بالتفاوض وبالتحديد في المجال التجاري والإداري ويعنى الوصول إلى تحقيق التقرب في وجهات النظر دون أن يمتد دوره إلى اقتراح لحل نزاع ما والتوفيق بهذا المعنى يختلف اختلاف كلي عن التحكيم الذي يسعى لتسوية نزاع قائم بين الأطراف .

ثالثا. في مجال المفاهيم :

قد وضحت الدراسة مجموعة من المفاهيم على النحو التالي :

١-أن مفهوم الأمان المعنوي يدخل في نطاق المفاهيم ، وليس في نطاق المصطلحات المركبة لانه يرتبط بمجموعة من المفاهيم مثل : العاطفة ، والهدوء ، والمواطنة ، والتعاون ، والتماسك ، والتواضع وغيرها من المفاهيم المتعددة .

٢- وهناك مفاهيم ترتبط بكلمة أمن حينما يعبر عن وسائل الضبط المرتبط بوسائل التحكم مثل مفاهيم : السيادة ، والمسؤولية ، والهدف والتنبؤ ، والتخطيط ، والتنظيم ، والحماية ، والارتباط ، والانتشار وغيرها من المفاهيم ، وهناك مفاهيم أمن مركبة مثل : الأمن القومي والأمن الإقليمي ، والأمن العالمي .

٣- وقد توصلت الدراسة أن الأمن حينما يعبر عن هدف أمني محدد أو متخصص مثل الأمن القومي فهو يعتبر مفهوم نسبي يرتبط بمجموعة من المفاهيم يطلق عليها مستويات الأمن هي :

انعدام الأمن خلطة الأمن والأمن المتوازن ، والأمن بعد المتوازن وإنما لا يستطيع الوصول إلى مرحلة الأمن الشامل أو المطلق .

٤- أن مفهوم الأمن البحري الذي ارتبط بمجال النقل البحري قد تداول أساساً بواسطة مجلس الأمن البحري (MSC) Maritime Security Council منذ تأسيسه عام ١٩٨٨ والذي كان يهدف إلى تأمين النقل البحري بجميع أنواعه ضد عمليات الإرهاب والقرصنة والسرقة والسطو المسلح وتهريب السلاح والمخدرات وغيرها من المهام إلا أن هذا المجلس كان يباشر أعماله بدون تقنيين دولي على الرغم من عضوية المنظمة البحرية الدولية IMO بتلك المجلس .

٥- ومن نتائج الدراسة التي ارتبطت بالمفاهيم أن مجال النقل البحري قد استخدم في البعد الأمني الخاص بالأمن على متن السفن والمواني مفهوم الأمن البحري ، وهذا المفهوم يعتبر مفهوم شمولي على كافة المجالات في المجتمع البحري بما يحوى من قوات عسكرية بحرية ونقل بحري ، وبالتالي فاصبح هناك خلط واضح في تعميم مفهوم الأمن البحري على مجال النقل البحري ، ويجب أن يتواجد مفهوم متخصص لتلك المجال وهو مفهوم الأمن الاقتصادي البحري .

٦- وقد توصلت الدراسة أن مفهوم الأمن العسكري البحري هو فرع من فروع الأمن العسكري أو الحربي ويرتبط بمفهوم الأمن القومي على مستوى الدولة أو على مستوى الأحلاف العسكرية العالمية أو القوات العسكرية للمنظمات الدولية على غرار الأمم المتحدة ويدخل في مهامه أمور تتعلق بالسياسة العسكرية والدفاع الوطني ، وبالتالي فإن مهام الأمن العسكري البحري تجاه النقل البحري والمواني هي مهام مرتبطة بالأمن القومي أو الإقليمي أو العالمي .

أما مفهوم الأمن الاقتصادي البحري هو مفهوم يرتبط بجوانب وقائية من مخاطر محددة مثل : الإرهاب البحري ، والقرصنة البحرية والتسلل ، والهجرة غير الشرعية ، ولتهريب والجريمة البحرية المنظمة بوجه عام

وهذه العمليات تؤثر على المجالات الاقتصادية والتجارة الدولية ، ولهذا التسبب قد وضحت المدونة الدولية لأمن السفن والمواني ISPS Code إنها لا تنطبق على السفن أو الوحدات البحرية الحربية .

٧- وقد حاولت الدراسة أن تضع تعريف لمفهوم الأمن العسكري البحري بأنة " الإجراءات التي تتخذها القوات البحرية بكافة فروعها وأجهزتها لحماية الدولة من أي عدوان أو تجسس أو ترصد أو تخريب مع توفير الحماية للمنشآت البحرية الثابتة والمتحركة من هجمات العدو التخريبية ، ومقاومة أعمال العمليات الغير مشروعة مثل الإرهاب والقرصنة والتخريب والمساعدة على حماية البيئة البحرية .

٨- ومن النتائج المرتبطة بالمفاهيم والتي توصلت إليها الدراسة أن القوات البحرية المصرية قد استحدثت مفاهيم معاصرة ارتبطت بمفهوم الأمن العسكري البحري والذي كان يرتبط بمفهوم أساسي وهو مفهوم المهام الدفاعية العسكرية ولكن في الوقت الراهن اصبح يرتبط بمفاهيم مستحدثة وهي :

مفهوم المهام الاقتصادية وارتبط هذا المفهوم بمكافحة الهجرة غير الشرعية والتخريب بمختلف أشكاله والسطو المسلح والإرهاب التي يمكن أن يتعرض لها وسائل النقل البحري الثابتة والمتحركة ؛ مفهوم المهام الإنسانية : وترتبط بالإتقاذ والإغاثة ومواجهة الكوارث مفهوم المهام السياسية : والذي يرتبط بتدعيم توثيق التعاون مع دول المجاورة والتدريبات المشتركة والزيارات الروتينية الرسمية وغير الرسمية .

٩- وقد وضحت الدراسة أن مفهوم السياسة العسكرية يعتبر مفهوم ثنائي التركيب ، وذلك من خلال اندماج الفكر السياسي مع الفكر العسكري وأيضاً نتيجة اندماج الاستراتيجيات السياسية المتخصصة مع

الاستراتيجية العسكرية ، ولهذا السبب يأخذ مفهوم السياسة العسكرية اهتمام العلوم السياسية والعلوم العسكرية وذلك من خلال سياسة الدفاع Defense Policy وهى السياسة التي تهدف إلى رسم وتطوير كافة الوسائل الكفيلة بتأمين الحفاظ على السيادة الوطنية ، وقد ارتبطت سياسة الدفاع بمفهوم سياسة التسلح من خلال الخطط التي ترسمها الدولة من أجل تزويد قواتها المسلحة في زمن السلم بأحدث الأسلحة والمعدات وتأمين الحاجات التسلحية لتلك القوات ؛ وقد وضحت أيضا الدراسة أن مفهوم السياسة العسكرية يرتبط بأهداف أساسية هي :

رصد العدو الخارجي ، ورصد الخصم الداخلي ، والاستراتيجية العسكرية للدولة ، وتجهيز ودعم القوات المسلحة ، ودراسة وضع الدولة الاقتصادي .

١٠- وقد توصلت أيضا الدراسة إلى مفهوم الدفاع الوطني وهو مجمل التدابير والتنظيمات العملية التي تستهدف حماية الوطن وتشكل التجسيد العملي لنظرية الأمن التي تتبناها أمة من الأمم وقد ارتبط هذا المفهوم بمفهوم السمر وهو كل ما يجب التكتّم حوله ومنع وصوله إلى العدو وعملائه بغاية الحفاظ على الأمن القومي وحتى يتحقق هذا المفهوم قد ارتبط بمجموعة من التدابير أهمها : تدابير الحفاظ على أسرار الدفاع الوطني ، وتدابير القوات المسلحة للحفاظ على السرية وتدابير واجبات القيادات إزاء مسألة السرية وتدابير واجبات الفرد إزاء مسألة السرية .

١١- أن مفهوم الاستراتيجية القومية يعتبر مفهوم استراتيجي يربط بين السياسة العسكرية في الدولة وبين السياسة القومية من خلال مجموعة من الاستراتيجيات المتخصصة من أجل تحقيق الهدف القومي.

١٢- قد حاولت الدراسة تغيير نطاق مصطلح الاستراتيجية إلى مفهوم

متخصص يرتبط بكافة المجالات المتخصصة عن طريق اقتراح تعريف محدد له بأنها المهارة في التخطيط الذي يهدف إلى محاولة تحقيق اقرب الأهداف التي يرنوا إليها مجال من المجالات المتخصصة".

١٣- أن مفهوم المعلومات التفاوضية هو بمثابة بيانات وحقائق خطية أو كلامية أو صوتية أو رمزية ويعتبر عملية تتغير بشكل مستمر ويرتبط بالاتصال واللغة وله علاقة وثيقة بمجموعة من المفاهيم هي :

تشويش المعلومات ، غموض المعلومات ، سرية المعلومات والمعلومات السلبية ، المعلومات الإيجابية ، خلخلة المعلومات ، أمن المعلومات ، تدفق المعلومات ، والمعلومات المعلنه ، واقتصاديات المعلومات ، مصادر المعلومات ، تقارير المعلومات ، التقارير غير المجدولة .

١٤- أن مفهوم القيادة التفاوضية يعبر عن عملية استثارة للجهود المشتركة التي تتم من خلال التفاعل الإيجابي بين الأفراد بحيث يمكن متابعة الجهود لبلوغ الأهداف التفاوضية ، وهى المباداة في خلق التفاعل للبيئة التنظيمية كجزء من عملية حل العملية التفاوضية من خلال إجراءات جديدة لبلوغ الأهداف التفاوضية لأن القيادة هي بمثابة قوة اجتماعية موجهة نحو تحقيق الأهداف .

١٥- ومفهوم القائد للتفاوضي يعبر عن الفرد المناط به توجيه الفعاليات في الموقف التفاوضي باعتباره أحد فريق المفاوضات وهو الشخص القادر في التأثير على فريق المفاوضات الآخر من اجل بلوغ هدف معين في موقف تفاوضي معين .

١٦- قد وضحت الدراسة أن خبير المفاوضات يجب أن ينمي مجموعة من السمات النفسية والاجتماعية تركز على مجموعة من المفاهيم

المركبة التي تساعده على احتواء المواقف وهي: فهم طبيعة الآخرين والتوازن الفكري ، التلقائية المتوازنة ، المشاعر الصادقة محبة الآخرين ، المحايدة في القرار ، الجدية والالتزام ، والحسم في التوقيت المناسب ، التجديد الفكري المستدام ، القدرة على التحليل القدرة على ضبط النفس ، الأمانة وعدم الاختراق ، الابتعاد عن العدائية ، والبساطة ، وعدم التكلفة ، التكيف والاندماج .

١٧- من المفاهيم التي توصلت إليها الدراسة من خلال الجانب الميداني للمقابلات وبالتحديد مع الدكتور ريان احمد كسار هو مفهوم تبادل المعلومات وخاصة في المجال الملاحي حيث أن هذا المفهوم يلعب دوراً جوهرياً في تطبيق السلامة والأمن الملاحي ، ومن خلال هذا المفهوم يمكن استخدام المعلومات بأسلوب سلبي أو إيجابي .

١٨- أن مفهوم حرب المعلومات البحرية يرتبط بأمن وسلامة الملاحة ويعتبر من المفاهيم التي ترتبط باستخدام المعلومات بجانبها السلبي وقد وضع الدكتور ريان احمد كسار بان هناك توعين لهذا الجانب السلبي :

النوع الأول : تسريب المعلومات : ويتم هذا النوع سواء عن طريق عدم القصد نتيجة عدم الخبرة في تداول المعلومات من خلال الأفراد أو بقصد من خلال التنسيق مع عصابات الإجرام المنظم نتيجة انخفاض مستوى المعيشة والحاجة إلى الأموال .

أما النوع الثاني : هو الاختراق المعلوماتي : ويقصد به الحصول على المعلومات من خلال الأجهزة المعلوماتية بطرق غير مشروعة عن طريق التجسس أو الاختراقات المعلوماتية.

١٩- ويعتبر مفهوم أمن المعلومات من الزاوية الأكاديمية هو العلم الذي يبحث نظريات واستراتيجيات توفير الحماية للمعلومات من زاوية تقنية

من حيث الوسائل والأدوات والإجراءات اللازمة لتحديد التهديدات والمخاطر التي تمارسها الاختراقات ، وبالتالي فإن أمن المعلومات هو توفير الضمان للمعلومات من الأخطار وتعزيز تدابير الحماية السرية والسلامة لمحتوى المعلومات ، ومكافحة أنشطة الاعتداء عليها أو استغلال نظمها في ارتكاب الجرائم . لأن هذا المفهوم يرتبط بمفاهيم متعددة مثل : الجرائم الإلكترونية ، والإرهاب المعلوماتي .

٢٠- قد توصلت الدراسة إلى مجموعة من المفاهيم الأساسية للمهارات التفاوضية مثل مفاهيم : القيادة التفاوضية ، التقدير التفاوضي . المعايير التفاوضية ، أبعاد القرارات التفاوضية للجماعية ، عوامل التأثير التفاوضي ، خبير المفاوضات ، تنمية السلوك التفاوضي القياس التفاوضي .

٢١- وقد توصلت الدراسة إلى مفهوم سلطان الإرادة ، والذي ارتبط بالتحكيم لأنه وسيلة مثالية لا يخضع للقسر ، وإنما بالرضا الكامل بين الأطراف من خلال الإرادة الذاتية ، ولهذا السبب فإن الأفراد أو المؤسسات تفضل في الوقت الراهن المثول أمام التحكيم من أجل تحقيق مصالحهم وإرادة ذاتية .

رابعاً: النتائج البحثية :

١- أن بدايات التفكير البحثي في وضع قواعد وإجراءات دولية للأمن على متن السفن والمواني عالمياً ترجع أساساً إلى باحث مصري هو الربان عصام بدوي ، وقد تناول ذلك أثناء إعداد رسالة الماجستير والتي كان موضوعها " الإجراءات الأمنية على متن السفن " والتي تم مناقشتها عام

١٩٩٩ في الجامعة البحرية الدولية في السويد وهذه الجامعة معروف إنها تابعة للمنظمة البحرية الدولية IMO ، وقد تناولت الرسالة إطار تصوري عن تلك القواعد وبالإضافة إلى ذلك وضعت توصيات بضرورة وضع قواعد وإجراءات أمنية للسفن والمواني وإن تتولى المنظمة البحرية الدولية صياغة هذه الإجراءات.

وبالتالي أصبحت تلك الرسالة من الرسائل العالمية التي استفادت منها المنظمة البحرية الدولية وخصوصا أن تلك الرسائل التي تناقش في الجامعة البحرية الدولية تضع قواعد لرسائل الماجستير أن الجامعة يمكن أن تستفيد من تلك الرسائل لخدمة المجتمع البحري عالميا وبالتالي فاعلم الإجراءات الأمنية على متن السفن والمواني التي صدرت في مدونة ISPS بعد أحداث ١١ سبتمبر كانت متضمنة بعض الإجراءات الأساسية التي اقترحها الريان عصام بدوي والتي عرفها بأنها " مجموعة إجراءات يتخذها ملاك ومشغلي وإداري السفن وإدارات تجهيزات للميناء ومنشآت أعمال الحفر والتفتيق بالبحر

وأي هيئات بحرية أخرى من أجل الحماية من الإرهاب والتخريب والمتسللين والمهاجرين غير القانونيين وطالبي اللجوء السياسي وجرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والمنشآت البحرية الأخرى " .

٢- ومن النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن السمة البحرية التجارية يمكن أن تتغير إلى السمة العسكرية الحربية حينما يتم تعديل السفن التجارية إلى سفن تجارية مسلحة دفاعيا ، ويمكن أن تتحول القوات الوظيفية من سمات ضباط بحرية تجارية إلى السمة العسكرية بعد التطوع في القوات البحرية المسلحة ويتم إعطائهم رتب تتناسب مع زملائهم

العسكريين ، وبالتالي فتتحول السمة التجارية البحرية الاقتصادية إلى السمة العسكرية الحربية وهذه النتيجة توصلت إليها الدراسة من خلال البحث في تاريخ البحرية الملكية البريطانية .

٣- وقد توصلت للدراسة من خلال التطلعات الفكرية العالمية عن الأمن بمفهومه المعاصر والذي بلورها عالم الاجتماع النيوزلندي " كيفين كلومونتس " عام ١٩٩٠ بأن دراسات الأمن يجب أن يتم تناولها من خلال اتجاهين أساسيين هما :

الاتجاه الأول : الاتجاه الواقعي :

ويعتمد على التنظيمات الأمنية والعسكرية المتخصصة والتي يطلق عليها .
الاتجاهات الاجتماعية العسكرية Military Sociological Trends .

الاتجاه الثاني : الاتجاه المثالي :

فيعتمد على التنظيمات ذات الإبعاد السياسية والاقتصادية والاجتماعية وغيرها .

٤- أن أول من استخدم تعبير "الدراسات الاستراتيجية" هو المفكر الاستراتيجي الإنجليزي المستير بوخان في عام ١٩٥٨ حيث أظهر حقيقة جوهرية بأن الدراسات الاستراتيجية تعتبر أكثر شمولاً وأقرب صلة للدراسات السياسية عن الدراسات الحربية والدفاعية لتناولها الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية وانعكاساتها على الأمن الدولي بكافة مستوياته الوطنية والإقليمية والعالمية ضمن إطار التفاعل بين المعطيات السياسية المتخصصة والمقدرة الحربية والنتائج الاقتصادية والاجتماعية ، ومنذ ذلك الحين شاع استخدام مصطلح الدراسات الاستراتيجية في أرجاء العالم .

٥- أن المفكر الاستراتيجي المصري الدكتور لواء زكريا حسين أحمد قد وضع مفهوم الاستراتيجية القومية عام ١٩٩٢ بأنه مفهوم منهجي يرتبط

بسلوك الدوله ، و يوازن قدراتها المختلفة لتحقيق الهدف القومي وان هذا المنهج تحدد الرئاسة العليا في الدوله التي تجمع بين السلطة السياسية والعسكرية في وقت السلم والحرب.

٦- أن المفاوضات يرجع تواجدها إلى القرن الثامن عشر وخاصة بعد مؤتمر فيينا عام ١٨١٥ للعلاقات الدبلوماسية ، ونتيجة لذلك كان لعالم الاجتماع الألماني ماكس فيبر في أواخر القرن التاسع عشر الفضل في أول صياغة للتنظيمات الدولية من خلال فكرة الجماعة التضامنية والتي أثمرت إلى تأسيس عصبة الأمم عام ١٩٢٠ ، ولكن نتيجة للانقسامات والحروب قد فشلت هذه المنظمة ، ولهذا السبب ظهر اتجاه سوسيولوجي يطلق عليه السوسيولوجيا الاستراتيجية قد تبنى تأسيس علم البوليولوجيا (علم الحروب والصراعات) والذي حاول دراسة الحروب والصراعات دراسة موضوعية يأتيا عن أشكالها وأسبابها ولكن هذا العلم لم يقابل نجاحا نتيجة عدم القدرة على إيقاف الحروب والصراعات . ثم تيقظ مره أخرى المجتمع الدولي إلى أفكار ماكس فيبر لفكرة الجماعة التضامنية حتى أثمرت هذه الأفكار السوسيولوجيه إلى تأسيس منظمة دولية هي الأمم المتحدة والتي تم تأسيسها عام ١٩٤٥ .

٧- ومن النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن التحكم الدولي بدأ التطلع إليه منذ مؤتمر السلام الدولي الثاني ببلهاي عام ١٩٠٧ بان التحكم الدولي "هو تسوية للمنازعات بين الدول بواسطة قضاة من اختيارها وعلى أساس من احترام القانون وان اللجوء إلى التحكم ينطوي على تعهد بالخضوع للحكم بحسن نية .

٨- ومنذ تأسيس الأمم المتحدة بدأ اتجاه السوسيولوجيا الاستراتيجية في تطوير علم العلاقات الدبلوماسية نتيجة لتوافر الاتفاقيات ومشاريع القوانين التي تحدد العلاقات الدبلوماسية والعلاقات الدولية وخاصة بعد اتفاقية فيينا

للعلاقات الدبلوماسية عام ١٩٦١ ، وبالتالي تطور علم العلاقات الدبلوماسية إلى علم العلاقات الدولية ويرجع الفضل إلى ظهور تلك العلم إلى عالم الاجتماع الفرنسي ريمون آرون في عام ١٩٦٦ والذي قام ببلمرة وصياغة واستخلاص مجموعة من المفاهيم لوصف العلاقات الدولية مما أدى إلى النهوض بعلم العلاقات الدولية من أجل تسوية المنازعات الدولية .

٩- أن عمليات التفاوض تتم عالمياً حتى الوقت الراهن في حل المنازعات حلاً سلمياً في مختلف المجالات من خلال المادة (٣٣) (الفقرة ١) من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة عن طريق المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية ومن خلال هذه التصنيفات بدأت تنشعب بأساليب عملية وبحثية ودراسية إلى مختلف العلوم الاجتماعية مثل : دراسات القانون والدراسات السياسية ، ودراسات علم الاجتماع ، وعلم النفس والأنثروبولوجيا وغيرهم من العلوم الاجتماعية .

١٠- تعتبر عالمة الأنثروبولوجيا الاجتماعية الإنجليزية شارلوت سيمور سميث أول من طالبت عام ١٩٨٦ بإضافة الوسيط لتصنيفات التفاوض كإضافة إلى التصنيفات إلى تناولتها المادة (٣٣) (الفقرة ١) من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة .

١١- ومن خلال التعقيدات التي إصابت ممارسة العمليات التفاوضية من خلال التصنيفات السابقة لميثاق الأمم المتحدة ، ونتيجة لذلك كان للسفير المصري الدكتور محمد بدر الدين زايد دور بارز عام ٢٠٠٣ في توجيه العلماء والباحثين إلى تلك المشكلة بقوله " أن هناك عبء ومسئولية على العلماء والباحثين أن يقدموا للممارسين أسس نظرية ومنهجية من أجل تطوير الدراسات المستقبلية المرتبطة بالعمليات التفاوضية خصوصاً في المجالات الاقتصادية المتخصصة مثل :

المجالات التجارية والصناعية وغيرها والتي تتطلب إلى خبرات فنية معقدة أثناء العمليات التفاوضية .

١٢- وكان نتيجة للتوجيهات العلمية التي أشار إليها الدكتور محمد بدر الدين زايد فقد سعت الدراسة إلى تبني تقنيين التصنيفات التي وردت في المادة (٣٣) الفقرة (١) من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة من خلال ترتيب هيكلية مقترحة أطلقت عليها الدراسة مسمى " ترتيب هيكلية مفهوم التفاوض بأسلوب تصوري معاصر " حيث أصبحت المفاوضات كإطار للغة الحوار التفاوضي ، وأصبح هناك خمسة أركان أساسية هي الوساطة ، والتحكيم والوسيط والتوفيق ، والتحقيق .

ثم أطلقت الدراسة على هذه الأركان مسمى أركان التفاوض العام وأصبحت التسوية القضائية كأداة مساعدة للأركان الخمسة للتفاوض العام ، وكان هناك نتيجة هامة هي إضافة الوسيط ضمن أركان التفاوض العام باعتباره ركن أساسي في العمليات التفاوضية للمجالات الاقتصادية المتخصصة .

١٣- ومن النتائج البحثية التي افترضتها الدراسة بان المفاوضات هي بمثابة إطار نظري للغة الحوار التفاوضي وهي عبارة عن حلقة مغلقة مقسمة إلى أربعة شرائح منتظمة :

الشريحة الأولى : المعلومات التفاوضية .

الشريحة الثانية : الأسلوب وبيئة العمل .

الشريحة الثالثة : التنظيم والخطيط .

الشريحة الرابعة : التقدير والاستعلام .

وقد توصلت أيضا الدراسة أن المفاوضات تعتبر حرفة بمعنى إنها ترتبط بنوع من أنواع الفنون الفكرية والذهنية في طريقة الأداء ، وبالتالي فان حرفة المفاوضات تتطلب قائم بمهامها وهو خبير المفاوضات الذي يتولى العمليات التفاوضية .

١٤- ومن النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن المفاوضات أو المفاوضات قد تستخدم بمعنىين مختلفين ولكنهما مرتبطين ببعضهما البعض فالمعنى الأول (التقليدي) :

يشير إلى تحديد نمط من عملية تسوية النزاع التي يحاول فيها الأطراف المتنازعة مباشرة إيجاد حل يقبله الطرفان أو كل الأطراف . أما المعنى الثاني (المستقبلي) :

والذي تسعى إليه الدراسة وهو تناول المفاوضات في كافة التفاعلات الاجتماعية بما في ذلك تلك التفاعلات التي لا تتضمن صراعا أو نزاعا صريحا ، وإنما يحاول طرفيها أو أطرافها الوصول إلى تحقيق الاتفاق بين مواقفهم المبدئية المتعارضة ، وفي ضوء المعنيين قد يحدث التفاوض بإحدى أنواعه المتعددة مثل :

(الوساطة والتحكيم والوسيط والتوفيق والتحقيق) .

١٥- ومن النتائج البحثية التي توصلت إليها الدراسة أن مجلس الوحدة الاقتصادية العربية يركز أهدافه على حرية النقل والترانزيت واستعمال وسائل النقل والمرافئ والمطارات المدنية ، وحرية الإقامة والعمل والاستخدام وممارسة النشاط الاقتصادي ، وحرية تبادل البضائع والمنتجات الوطنية ، وحرية انتقال الأشخاص ورؤوس الأموال وبالإضافة إلى هذه الأهداف فإنه يتطلع في المراحل المستقبلية إلى إنشاء شركات ملاحية عربية وأساطيل بحرية تجارية عربية ترفع الأعلام العربية بجانب إنشاء الشركات العاملة في مجال خدمات هذه السفن والموانئ العربية للتكامل مع التكتلات الاقتصادية العالمية .

١٦- أما بالنسبة لدور تبادل المعلومات في تحسين الأمن والسلامة البحرية The Role of Information Exchange on Navigation

Safety And Security Enhancement حيث أظهرت الدراسة أن لتبادل المعلومات دوراً جوهرياً في تطبيق السلامة والأمن الملاحي ، وقد أدى التطور السريع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى زيادة القدرة على الوصول إلى القنوات المعلوماتية

وبالتالي يمكن استخدام المعلومات بأسلوب سلبي أو إيجابي تجاه سلامة وأمن السفن خلال إبحارها خاصة قرب المناطق الساحلية فالملاحه الدولية تتعرض دائماً لخطر التنظيمات الإجرامية (القرصنة البحرية) وبعض صور الإرهاب العالمي وتعد الممارسات السليمة في إدارة الأمن ضرورية لمواجهة التعرض للقرصنة أو الإرهاب وغيرهم من النشاطات الإجرامية ، وقد أظهرت الإحصائيات العالمية أن هناك زيادة كبيرة في حوادث الهجمات على السفن خاصة في مناطق الشرق الأقصى والمناطق ذات مستويات المعيشة الاجتماعية المنخفضة في كافة أرجاء العالم ، ومعظم تلك الهجمات تم التخطيط لها على أساس المعلومات التي تم تجميعها بطرق غير شرعية تجاه الأهداف المستهدفة .

١٧- وقد توصلت الدراسة أن منظومة النقل البحري المصري تعد بمثابة منظمة متكاملة وكنموذج للمستوى الوطني لدور المفاوضات في مجال الأمن الاقتصادي البحري .

وذلك من خلال : قطاع النقل البحري المصري وبنك معلومات النقل البحري المصري ، وهيئات الموانئ المصرية ، وغرف الملاحة والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية ، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والتي تضم كل من :

معهد تدريب الموانئ ومركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري ؛ المعهد الإقليمي للأمن البحري وتضم أيضا المنظومة الشركة القابضة

للنقل البحري والبرى ، والتوكيلات الملاحية وشركة المستودعات المصرية العامة .

وهناك تعاون مع كل : من القوات المسلحة والمخابرات العامة ووزارة الداخلية ، ووزارة الخارجية (الوكالات والمنظمات الدولية) و المحافظات الساحلية ، هيئة الطاقة الذرية (قسم الأمان النووي) - كلية العلوم جامعة الإسكندرية (قسم علوم البحار) - الهيئة المصرية العامة لحماية الشواطئ - الهيئة العامة للثروة السمكية ، ومصصلحة أمن الموانئ ، وزارة الدولة للتنمية الإدارية ، ووزارة القوى العاملة والهجرة ووزارة المالية ، والجهاز المركزي للتنظيم والإدارة و بنك الاستثمار القومي ، ووزارة التخطيط والهيئة العامة للطرق والكباري ، والهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية والجمارك.

١٨- وقد توصلت الدراسة أن التحكيم في المنازعات البحرية يرتبط بنوعين أساسيين هما :

النوع الأول _ التحكيم البحري المؤسسي :

وهو ذلك النوع من التحكيم البحري الذي يتفق الأطراف وهم بصدد إبرام اتفاق التحكيم على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة ذات الهيكل الإداري والتي تدخل هذه المؤسسة في العملية التحكيمية تنظيمًا وإدارة وإشرافاً.

أما _ النوع الثاني _ التحكيم البحري العر:

وهو الذي يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة حيث يتفق الأطراف في اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم التحكيم بأنفسهم فينتفون على تشكيل هيئة التحكيم ، وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وعلى اختيار مكان التحكيم وللقانون المطبق على الموضوع

وعلى القيام بأنفسهم بتذليل كافة الصعوبات التي قد تعترض طريق التحكيم . وبالتالي أصبح هناك علاقة بين التحكيم والأمن الاقتصادي البحري من خلال علاقة التحكيم البحري بالأمن الاقتصادي البحري لأسباب متعددة منها : السرية في المعاملات للتجارية البحرية ورغبة المتعاملين في مجال التجارة البحرية التحرر من القيود التي توجبها النظم القانونية المختلفة .

١٩- قد أظهرت الدراسة من خلال مقابلة مع الممارسين لمهنة الوكيل الملاحى أن الوسيط البحري يرتبط بالوكيل الملاحى الذي يعتبر أساس ممارسته العملية كوسيط بين مالك أو مستأجر السفينة وبين السلطات البحرية وأيضاً بين العملاء المحليين كمستوردين أو مصدرين بمختلف تخصصاتهم وأيضاً أعمال الشحن والتفريغ بالإضافة إلى بعض التخصصات مثل تموين السفن والإصلاح والصيانة ويمكن أيضاً أن يطلق مصطلح الوسيط الملاحى على السمسار الملاحى الذي يعمل كوسيط في بيع وشراء السفن من خلال عملة كوكيل ملاحى أو ممارسة هذا العمل بأسلوب مستقل عن التوكيلات الملاحية .

٢٠- قد توصلت الدراسة أن التحقيق باعتباره ركن من أركان التفاوض العام يرتبط بنوعين أساسيين هما:

النوع الأول _ تقصي الحقائق بأبعادها المتعددة والمتخصصة:

و هو عبارة عن وضع أهداف سريعة التنفيذ حسب الموقف الاستقصائى وتكون قابلة للتنفيذ مع وضع رؤية واضحة عن الموقف الراهن مع تحديد الخطوط الفعالة التي تساعد على التحقيق وكيفية التعامل مع التوقيت الزمنى ، وتحديد الأولويات ، ومراجعة المعلومات التفاعلية التي تم التوصل إليها من خلال الآخرين والتي يمكن أن تؤدي إلى الوصول للحقيقة وذلك من خلال التنظيم والدقة والمتابعة لتحقيق ما تصبوا إليه عملية تقصي الحقيقة .

أما النوع الثاني _ ويرتبط بدراسات الجلوى .

٢١- قد أظهرت الدراسة أن التسوية القضائية في مجال التفاوض تعنى الأداة المساعدة التي تكمل عمل بعض الأركان الخمسة الأساسية للتفاوض العام التي اقترحتها الدراسة ، وبالتالي فالتسوية القضائية في مضمونها تختلف عن السلطة القضائية التي تعد سلطة من سلطات الدولة التي ترتبط بالمستوى الوطني ، ولكن على المستوى الإقليمي والعالمي لا يطلق عليها السلطة القضائية ، وإنما يطلق عليها الأداة القضائية ، ويرجع ذلك أن لكل دولة دستور خاص بها يتحدد من خلاله السلطات الشرعية التي تمارس وظائفها من خلال السيادة الوطنية والقوانين التي يتم تشريعها ، وبالتالي فالدساتير والقوانين تختلف من دولة إلى أخرى ، ولهذا السبب فإن السلطة القضائية تعتبر مصطلح ذي دلالة سيادية لأنه يرتبط بسيادة الدولة .

٢٢- وقد توصلت الدراسة أن تنمية المهارات التفاوضية في المجال الاقتصادي تتطلب وجود تقويمات اقتصادية وذلك من خلال ستة تقويمات هي : القرارات ، الاستراتيجية الملائمة ، تحسين بيئة العمل بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية ، الحاجة للإجراءات المنهجية والمكتبية الخاصة بالمفاوضات الاقتصادية والحاجة للتصورات والافتراضات في المفاوضات الاقتصادية .

وأيضاً إلى وجود تقويمات اجتماعية ترتبط بستة تقويمات هما : الحاجة إلى الأمن الإنساني الذاتي والانتماء بين الأفراد ، الرغبة في التحرر ، الحاجة إلى الفهم ، تحديد الاتجاهات ، تحديد الحالة الوجدانية وتدعيم الكفاءات .

أما الأبعاد الاجتماعية لتنمية المهارات التفاوضية فترتبط بثلاث أبعاد اجتماعية : البعد المرتبط بمهارات الاتصال التفاوضي ، البعد

الميكولوجي لتنمية المهارات التفاوضية ، البعد السوسولوجي لتنمية المهارات التفاوضية .

٢٣- وقد وضحت الدراسة المفاوضات البنائية في مجال الأمن الاقتصادي البحري ، وذلك من خلال نوعين :
النوع الأول : المفاوضات التجارية :

وهي التي ترتبط بمختلف أنواع نشاطات الشركات مثل الشركات المساهمة ، والشركات ذات التوصية بالأسم ، والشركات ذات المسؤولية المحدودة ، وشركات الأشخاص وقد تضمنت أيضا المفاوضات التجارية مفاوضات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري وأيضا ارتبطت بالتوكيلات الملاحية .

أما النوع الثاني : المفاوضات الصناعية :

وهي التي ترتبط بالمفاوضات الصناعية أثناء بناء السفن والمتابعة المستدامة لسلامة تلك السفن خلال مراحل زمنية محددة من خلال الإشراف والتصنيف عليها .

٢٤- وقد توصلت الدراسة من خلال آراء الاستشاريين في بناء السفن وبالتحديد من خلال رأي المهندس محمد جابر أن اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن من الصعب في الوقت الراهن مزاولة عملها بالأهداف التي ترونو إليها كاتفاقية لهيئة عربية جديدة تحتاج إلى أعضاء من أجل ممارسة عملية تصنيف السفن لان الأعضاء بتلك الهيئة دول ومعنى أن أي دولة تتسحب من الهيئة سوف يتم سحب كافة الشركات التابعة لتلك الدولة ، ويجب الابتعاد عن الضغوط السياسية في هذه المجالات البحرية الاقتصادية المتخصصة .

وبالإضافة إلى ذلك أن الدول هم الأعضاء فمن الذي سوف يجرى التفتيش على شهادات الإشراف والتصنيف فمعنى ذلك أن الوضع سوف

يصبح خصم وحكم في نفس الوقت ، وإنما من وجهة النظر الاستشارية بأنه لابد من تواجد منظمة بحرية عربية تتبثق منها اتفاقية لرعاية هيئات التصنيف في الدول العربية ، وليست هيئة تصنيف عربية تحتاج إلى ضم دول لممارسة تصنيف السفن ، يرى المهندس محمد جابر أن اقتراح تأسيس المنظمة البحرية العربية يعتبر من الاقتراحات المستقبلية الاستراتيجية الهامة لأن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من المنظمات العربية التي تتمتع في المجتمع العربي والدولي باحترام وتقدير نظرا لتاريخ جهودها المبذول في إعداد الكوادر البحرية على المستوى العربي والعالمي ولو تم تنفيذ هذا الاقتراح وظهرت المنظمة البحرية العربية يمكن أن تضع في إحدى أهدافها رعاية هيئات التصنيف في الدول العربية .

٢٥- ومن النتائج الهامة التي توصلت إليها الدراسة أن هناك هيئة مصرية لتسجيل وتصنيف السفن وهي (الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن) وتعتبر الهيئة الوحيدة المتواجدة في المنطقة العربية وإن أهدافها وأنشطتها لا تقل في جودتها عن باقي هيئات الأشراف في المجتمع الدولي .

٢٦- وقد أظهرت للدراسة طبيعة المفاوضات الوقائية ، وذلك من خلال مفاوضات السلامة والأمن في مجال الأمن الاقتصادي البحري وأيضاً من خلال مفاوضات حماية البيئة .

٢٧- وتوضح نتائج الدراسة أن هناك دور حيوي يمكن أن تقوم به الجمعيات الأهلية لحماية البيئة البحرية وهذا ما أشار إليه الدكتور جمال غلوش بأن هناك دور حيوي بالنسبة للمفاوضات البيئية خصوصاً حينما يكون هناك اقتناع تطوعي من المتخصصين لحماية البيئة البحرية ، وعلى سبيل المثال الندوات التي تبثها الجمعية العربية للملاحة حيث أن

هذه الندوات قد أثمرت عن مناقشة مشروع بحثي ميداني في غاية الأهمية في إطار التعاون المثمر والبناء بين الجمعيات الأهلية والمنظمات غير الحكومية وفي سياق البرنامج التنفيذي للمشروع المقدم من الجمعية العربية للملاحة إلى مركز المنظمات غير الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية في شمال البحر الأحمر ومنطقة خليج السويس .

٢٨- وقد توصلت الدراسة إلى الخصائص التي يجب أن تميز جهاز أو إدارة الأمن في المنشأة البحرية هي: إعداد الخطة الأمنية للمنشأة البحرية ومتابعة تنفيذها ، وأعمال الحراسة والتأمين داخل المنشأة البحرية وتنظيم حركة المرور داخل المنشأة البحرية ، وضبط الوقائع الجنائية داخل المنشأة البحرية والمعاونة في الإطفاء ومكافحة الحريق والمتفجرات ، وعمل بطاقات تحقيق الشخصية ، والأمن والهندسة الأمنية في المنشآت البحرية ، والأداء العلمي المواجهة للإرهاب البحري ، وأيضا التقرير والإجراء الأمني في الحوادث على متن السفن البحرية .

٢٩- وقد أظهرت الدراسة أن مفاوضات الإعاشة ترتبط بالأبعاد الاجتماعية من خلال إعاشة الفرد وذلك من خلال الرعاية والضمان الاجتماعي والتشغيل ، وقد تناولت الدراسة نموذج لجمعية الخدمات الاجتماعية لضباط البحرية التجارية باعتبارها تجربة سوسيولوجية جديدة في المجتمع البحري ، وقد سعت الدراسة من خلال هذا النموذج أن تتطلع إلى تأسيس الاتحاد العربي للبحارة ويكون مرتبط بكافة الخدمات الاجتماعية .

٢.٧ التوصيات :

١- أن المجتمع البحري يرتبط بمفهوم الأمن البحري الشمولي الذي يجب أن يتفرع منه فرعين أساسيين :

مفهوم الأمن العسكري البحري الذي يرتبط بالاتجاه الواقعي من خلال

التطلعات العالمية لدراسة الأمن والذي ارتبط بالقوات البحرية الرسمية ،
ومفهوم الأمن الاقتصادي البحري الذي يجب تأسيسه لأنه يرتبط بكل من
الاتجاه الواقعي لتناول مفاهيم الأمن من خلال الجانب النظامي والوقائي
ويرتبط بالاتجاه المثالي من خلال الجانب الخدمي .

وبالتالي توصى الدراسة : بأن يصبح مفهوم الأمن الاقتصادي البحري
كفرع استراتيجي من فروع الأمن البحري الشمولي المرتبط بالمجتمع
البحري بوجه عام وينبثق إلى اتجاهين : اتجاه واقعي نظامي وقائي
نطاقه مجموعة من الإجراءات والقواعد الأمنية الدولية في المجال
التجاري البحري تهدف إلى حفظ الطمأنينة والسلامة للسفن والموانئ
عالميا .

ويرتبط أيضا بالاتجاه المثالي الخدمي من أجل تقديم وتطوير كافة
الخدمات التي تعزز المنظومة الاقتصادية بمختلف أبعادها الاجتماعية
والسياسية في المجتمع البحري وتسوية المنازعات والخلافات بالطرق
والآليات السلمية ، وتعزيز الوسائل التي تساعد للوصول إلى اتفاق
بمختلف أشكاله أو اتفاقية أو مد اتفاق وبالتالي فإنه مما سبق توجد
ضرورة لاستمرار عملية إعادة تعريف مفهوم الأمن البحري من جانب
لجنة السلامة البحرية MSC بالمنظمة البحرية الدولية IMO .

٢- بناء على ما أشار إليه الدكتور محمد بدر الدين زايد بضرورة وجود
أسس علمية نظرية ومنهجية لتناول العمليات التفاوضية وبالتالي توصى
الدراسة : أن يتم تبنى الهيكلية المقترحة للتفاوض العام والتي تصورتها
الدراسة بأن يتم تبنيتها من خلال التنظيمات العالمية والإقليمية في كافة
المجالات المتخصصة حتى تصبح هيكلية علمية ذات أسس نظرية
واضحة .

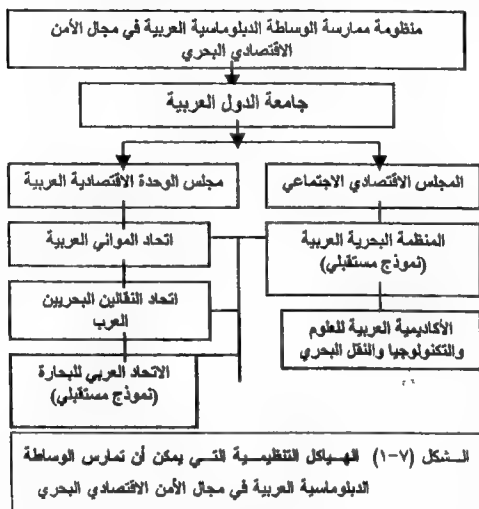
٣- ويجب أن يتم تبني منظومة لممارسة الوساطة الدبلوماسية العربية في مجال الأمن الاقتصادي البحري سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي ، لأنها بمثابة وساطة دبلوماسية متخصصة في المجال الاقتصادي البحري التي تهدف إلى تقديم الدعم والتطوير لقطاعات اقتصادية مختلفة ، وهي التي يمكن أن تساعد على مواجهة التحديات من خلال توفير المعطيات والحلول وتطوير الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والعالمية في المجتمع البحري ، وتهدف أيضا تلك الوساطة إلى إقامة صلات وروابط وثيقة من أجل تعزيز التعاون مع مختلف أوجه النشاطات الاقتصادية البحرية لتنمية الأهداف المشتركة ، وذلك من خلال تقديم المعونة الفنية وتوفير المساعدات والإمكانيات و تبادل الخبرات والمعلومات ، والسعي نحو تطوير التشريعات الوطنية وتحاول هذه النوعية من الوساطة الدبلوماسية المتخصصة إلى تحديث معايير السلامة والأمن في مجال الأمن الاقتصادي البحري من أجل توفير الحماية اللازمة لتتلائم مع المتغيرات العالمية من خلال البحث والدراسة والتنسيق المتكامل في إعداد الخطط والاستراتيجيات لمواجهة المعوقات وإدارة الأزمات والكوارث البحرية التي تعترض تحقيق الأهداف الاقتصادية البحرية .

وتقترح الدراسة بأنه يجب أن يكون هناك كيان عربي مكمل لعمل المنظمة البحرية الدولية في المنطقة العربية حتى تتمكن منظومة ممارسة الوساطة الدبلوماسية في مجال الأمن الاقتصادي البحري أن تتم بأسلوب متكامل ، وهذا الكيان يمكن أن يطلق عليه (المنظمة البحرية العربية) أو (منظمة الملاحة العربية) Arab Maritime organization) AMO (ويتم إنشاء هذه المنظمة عن طريق الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري Arab Academy for Science and

Technology and Maritime وذلك من خلال إضافة جديدة على الاتفاقية التي صدرت بموجب القرار رقم ٣٢٥٤ الذي وافق عليه مجلس جامعة الدول العربية في انعقاده الثالث والستين بتاريخ ١٩٧٥/٥/٢٦ ، والتي وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لجامعة الدول العربية في دور انعقاده الرابع والخمسين بتاريخ ١٩٩٤-٥/٩/٩ على تعديل مسمى الأكاديمية العربية للنقل البحري لتصبح الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري باعتبارها جامعة متخصصة للنقل البحري بموجب قرار رقم ١٢١٦ والتي تم تاريخ مباشرة عملها في ١٩٧٢/٥/٢٦ وان الدول الأعضاء هم كافة الأعضاء في جامعة الدول العربية حتى تصبح على غرار المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) والتابعة لها الجامعة البحرية الدولية WORLD MARITIME UNIVERSITY ، نظرا لان المنطقة العربية في حاجة إلى وجود منظمة بحرية أو ملاحية عربية تمارس الوساطة الدبلوماسية البحرية بمختلف التخصصات البحرية ، ونظرا أن هناك اتحادات متخصصة في هذا الشأن في المنطقة العربية ، ونحتاج إلى منظمة تساعدنا في تنفيذ مهامها الدبلوماسية وهذه الاتحادات مثل : اتحاد الموانئ البحرية العربية ، الاتحاد العربي للنقلين البحريين ، ونقترح أيضا الدراسة بأنه يجب تأسيس الاتحاد العربي للبحارة .

وذلك بناء على ما تدرج عليه مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية الاجتماعية لغرب آسيا إسكوا وذلك بضرورة تنشيط دور الاتحادات المتخصصة القائمة مثل الاتحاد العربي للنقلين البحريين والاتحادات التي ستتأسس في المستقبل.

وسوف تتضح منظومة ممارسة الوساطة الدبلوماسية العربية في مجال الأمن الاقتصادي البحري التي تقترحها الدراسة في الشكل الآتي :-



٤- ضرورة الحذر من عمليات الاختراق المعلوماتي أثناء الملاحة البحرية ، ويوضح الدكتور ريان احمد كسلر الوسائل التي يمكن من خلالها توفير الحماية ، وذلك عن طريق فصل الأجهزة الملاحية المتصلة بشبكات الإنترنت التي يمكن أن يصل إليها عمليات الاختراق المعلوماتي ، ولا بد من وجود شفرة برمجيات ذات مواصفات تتناسب مع تصميمات الأجهزة المتصلة إجباريا بالأقمار الاصطناعية لنفاذ الأعمال الغير مشروعة لقرصنة الكمبيوتر والفيروسات والمجرمين وأيضاً العاملين غير الشرفاء أو المتمردين .

لأن على الرغم من محاولة عزل أو استقلال أجهزة الملاحة إلا أنه أصبح في الوقت الراهن مشكلة قائمة ، وهي الجسور المتكاملة التي تربط كافة معلومات السفينة بنظام AIS ، وبالتالي أصبحت كافة الأجهزة على متن السفينة مترابطة بعضها البعض ، ومتصلة فيما بينهم ولذلك لابد من إعادة النظر في التصميمات الإلكترونية والوصلات المترابطة ، وخصوصا نظم الأقمار الاصطناعية المرتبطة بالإنترنت ؛ ولابد من تحسين الأمن المعلوماتي على متن السفن من خلال وصلات مؤمنة بين السفينة والساحل وتنظيم الوصول إلى الإنترنت العام بواسطة سياسات تأمين مركزية كما هو الحال المتبع في المؤسسات الأمنية في المجتمع الدولي ، ويجب عزل معلومات AIS التي يتم بثها بعيدا عن كل العاملين غير المسؤولين وكذلك العصابات وتحديد المعلومات التي يتم بثها أو تشفير تلك المعلومات ، ولذلك يجب أن يكون للسفن أو الأساطيل بوجه عام سياسة تأمين للاتصالات والمعلومات ، ويجب زيادة الوعي الأمني لأفراد الطاقم بأهمية سرية معلومات السفينة التي يعمل على متنها أو المعلومات المتعلقة بالشركة الملاحية التي يعمل بها.

٥- وبناء على خطورة الاختراق المعلوماتي في مجال الملاحة البحرية وبالتالي فيصبح هناك ضرورة يجب أن تتخذها لجنة السلامة البحرية MSC بالمنظمة البحرية الدولية IMO بالتفكير في فئة وظيفية جديدة ترتبط ISPS Code وهي (فئة ضابط الأمن المعلوماتي) على متن السفن والأساطيل البحرية للتجارية بمختلف تخصصاتها .

٦- وترى الدراسة أنه يجب الاهتمام بالتحكيم البحري في تسوية المنازعات البحرية وتطوير الأبحاث والدراسات في هذا المجال وتأسيس مراكز تحكيم متخصصة وتطوير الاتفاقيات الإقليمية والعالمية التي تساعد على تسوية المنازعات البحرية نظرا لأن التحكيم له سبعة مميزات هما :

ـ الأولى _ خدمة مصالح الدولة في عدم تكس القضايا .

_ الثانية_ مسايرة الأنظمة الدولية الحديثة.

_ الثالثة _ قلة التكاليف والنفقات.

_ الرابعة_ سرعة الفصل في المنازعات .

_ الخامسة _ يقوم على التراضي والقبول.

_ السادسة _ سرية المنازعات.

_ السابعة_ حرية اختيار المحكمين .

٧- ومن التوصيات التي توصى بها الدراسة مراعاة العامل الزمني أثناء التعامل مع السفن في الموانئ وذلك بناء على المقابلة مع المهندس هشام عبد الله والذي يمارس عملة كوكيل ملاحي ويرى أن أهم المعوقات التي تقابل الوكيل الملاحي هو العامل الزمني المرتبط بالسرعة وبقابلة معوق اللروتين الوظيفي فاهم ثلاث عناصر أساسية لنجاح عمل الوكيل أو الوسيط الملاحي هم :

دخول السفينة بسرعة والتفريغ أو الشحن بسرعة وإبحار السفينة بسرعة . فان أي خلل في أي عنصر من هذه العناصر الثلاثة يفقد ثقة مالك السفينة الأجنبي ويفقد ثقة العملاء لان التأخير يؤدي إلى تحمل نفقات ، وبالتالي يؤدي إلى الخسارة مما يجعل المتعاملين ينفروا من التعامل ، وحتى لا تتحمل الشركة المالكة للسفينة غرامات تأخير أو يؤدي ذلك إلى انسحاب المصدرين والمستورين نتيجة عدم الاهتمام بالعامل الزمني .

وبالتالي ترى الدراسة بأنه يجب إزالة العقبات البيروقراطية وتغيير اللوائح والقوانين والنظم التي تساعد على تدفق حركة التجارة الدولية وزيادة عمل التوكيلات الملاحية .

٨- وترى الدراسة أنه يجب دعم الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن والتي تم تأسيسها في عام ٢٠٠٥ وهذا الدعم يمكن أن يحدث من

خلال بروتوكولات تعاون مع الهيئة المنصرية لسلامة الملاحة البحرية وأيضاً مع قطاع النقل البحري المصري من أجل تعزيز الدور الوطني لتلك الهيئة حتى تستطيع أن تجتنب الشركات المصرية والعربية ، وحتى تستطيع أيضاً أن تمثل جمهورية مصر العربية باعتبارها هيئة مصرية لتصنيف السفن من أجل الانضمام للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) .

٩- يجب عمل مشاريع أمنية أثناء التدريب من المتدربين قبل الحصول على شهادات ضباط الأمن البحري التجاري في مختلف التخصصات CSO ، SSO ، PFSO باعتبارهم وظائف تحتاج إلى اختبار قدرات أمنية ، وهذه المشاريع عبارة عن سيناريوهات تصورية من المتدربين عن حوادث جنائية أو إرهابية يمكن أن تحدث على متن السفن التجارية وكيفية التعامل معها من خلال كتابة التقارير الأمنية للحدث الأمني والإجراءات الواجب اتخاذها .

المراجع

المراجع

أولاً- الكتب :-

إبراهيم محمد العناني، التنظيم الدولي "النظرية العامة"، القاهرة : "الأمم المتحدة"، ١٩٧٥.

أحمد إبراهيم خضر ، علم الاجتماع العسكري التحليل السوسيولوجي لنسق السلطة العسكرية ، القاهرة : دار المعارف ، ١٩٨٠.

أحمد القاضي ، أمن وسلامة المنشآت الحيوية ، القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٩٨.

أحمد خاطر ، سميرة كامل ، التنمية الاجتماعية " الأطر النظرية ونموذج المشاركة ، الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٣.

أحمد قسنت ، أبو العلا على ، المحكمون دراسة تحليلية لإعداد المحكم ، القاهرة : دار أبو المجد ، ٢٠٠٢.

أحمد محمد المصري ، الإدارة الحديثة " الاتصالات - المعلومات - القرارات " ، الاسكندرية : مؤسسة شباب الجامعة ، ٢٠٠٠.

أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩٩.

إسماعيل محمد السيد ، الإدارة الاستراتيجية مفاهيم وحالات تطبيقية الاسكندرية : للدار الجامعية للطبع والنشر ، ٢٠٠٠.

أمين هويدي ، العسكرية والأمن في الشرق الأوسط وتأثيرها على التنمية والديمقراطية ، القاهرة : دار الشروق ، ١٩٩١.

- انتصار يونس ، السلوك الإنساني ، القاهرة : دار المعارف ، ١٩٨٧ .
- پریان پوند ، الفكر العسكري عند ليدل هارت ، ترجمة سفير كرم بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٧٩ .
- ثابت عبد الرحمن إدريس ، التفاوض مهارات واستراتيجيات الاسكندرية : الدار الجامعية ، ٢٠٠٠ .
- جمال أبو شنب ، بناء الشخصية والتفاعل في الجماعة التعليمية الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ١٩٩٦
- جمال أبو شنب ، الفكر الاجتماعي الغربي حتى القرن العشرين الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ٢٠٠٥ .
- جون بلامينتز ، الأيديولوجية مفاهيمها وتطورها في الواقع التاريخي والسياسي ، ترجمة إسماعيل على سعد الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٠ .
- جنيهان رشتي ، الأسس العلمية لنظريات الإعلام ، القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٨٧ .
- جورج فريدمان ، بيلار نافيل ، رسالة في موسيولوجيا العمل ، ترجمة يولاند عمانوئيل ، بيروت - باريس : منشورات عويدات ، ١٩٨٥ .
- روبرت ملكتمارا ، جوهر الأمن ، ترجمة يونس شاهين ، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر ١٩٧٠ .
- زكريا حسين أحمد ، السياسة العسكرية المصرية في التسعينات القاهرة : منشورات وزارة الإعلام - الهيئة العامة للاستعلامات ١٩٩٢ .
- سراج الدين الروبي ، الاتصالات والتقارير الأمنية ، المصرية اللبنانية للطباعة والنشر ، ٢٠٠٠ .

سيد الهواري ، التنظيم "الهياكل والسلوكيات والنظم " ، القاهرة : مكتبة
عبر شمس ، ١٩٨٦.

صلاح مخيمر ، عبده ميخائيل رزق ، المدخل إلى علم النفس الاجتماعي
، القاهرة : مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٦٠.

طلال الشواربي ، عادل السيد عطية ، قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها ،
الاسكندرية : الشهابى للطباعة والنشر ، ١٩٩٩.

عبد الباسط عبد المعطي ، اتجاهات نظرية في علم الاجتماع الاسكندرية
: دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٥.

عبد العزيز سرحان ، مبادئ التنظيم الدولي ، القاهرة : دار النهضة
العربية ، ١٩٧٦.

عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية للمضايق العربية
الاسكندرية : منشأة المعارف ، ١٩٩٨.

على صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، الاسكندرية ، الطبعة (١٢)
: منشأة المعارف ، بدون سنة نشر.

على عبد الرحيم ، السلطات الاستثنائية لربان السفينة دراسة مقارنة
القاهرة : دار الفكر العربي ، ١٩٨١.

عاطف محمد الفقي ، للتحكيم في المنازعات البحرية : دراسة مقارنة
للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون
التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ ، القاهرة : دار
النهضة العربية ، ١٩٩٧.

عصام بدوي ، طلال الشواربي ، التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحري
للشركات الملاحية والسفن والمواني (المرافأ) وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية

بسنر أمر السفن والمواني (سولاس) الصادرة في ١٢/١٢/٢٠٠٢
الاسكندرية ، دار الشهابي للنشر ، ٢٠٠٤ .

عماد إسلام ، الاتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية
الاسكندرية : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري :
شئون الامتحانات " وحدة متابعة الاتفاقيات الدولية " ، ٢٠٠٠ .

فاروق السيد عثمان ، للتفاوض وإدارة الأزمات ، القاهرة : دار الأمين ،
٢٠٠٤ .

كارل فون كلاوزفيتز ، تعريب زيدان بليغ ، حول الحرب ، بيروت : دار
الهدى للنشر ، ١٩٦٣ .

محمد إبراهيم موسى ، التوفيق التجاري الدولي ، الاسكندرية : دار
الجامعة الجديدة للنشر ، ٢٠٠٥

محمد بدر الدين زايد ، المفاوضات الدولية بين العلم والممارسة القاهرة :
مكتبة الشروق الدولية ، ٢٠٠٣ .

مصطفى بيلسى ، للمرور (تنظيم سريان المرور) ، جمهورية مصر
العربية : وزارة الداخلية _ أكاديمية الشرطة _ كلية الشرطة ١٩٩٣ .

محمد جوهر ، الموجز في الدفاع المدني ، القاهرة بدون دار أو سنة نشر
محمود حسن ، مقدمة في الخدمة الاجتماعية ، الجزء الثالث " المجالات "
الاسكندرية : المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٧ .

محمود خلف ، النظرية والممارسة الدبلوماسية ، الدار البيضاء :
منشورات جامعة الحسن الثاني - كلية العلوم القانونية والاجتماعية
١٩٨٨ .

- محمد سعيد السدّاق ، مصطفى سلامة حسين ، التنظيم الدولي " الأشخاص" ، الاسكندرية : دار المطبوعات الجامعية ، ١٩٩٧
- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي الجماعة الدولية الجزء الأول، الإسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٦ .
- محمد سامي عبد الحميد، قانون للمنظمات الدولية ،"الأمم المتحدة". الاسكندرية : دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٧.
- محمد شرف الدين علي، الحرب والعالم، المغرب، مطبعة أمير ١٩٨٦.
- محسن شفيق ، التحكيم التجاري الدولي ، دار النهضة العربية ١٩٩٧.
- محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة الاسكندرية : منشأة المعارف ، (بدون سنة نشر) .
- مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، الاسكندرية : الشهابي للطباعة والنشر ، (٢٠٠١) .
- محمد علي محمد ، محمد عاطف غيث ، دراسات في التنمية والتخطيط الاجتماعي ، الاسكندرية : دار المعرفة للجامعة ، ١٩٩٠.
- محمد غالب بكزادة ، الأمن وإدارة أمن المؤتمرات ، القاهرة : دار الفجر للنشر ، ١٩٩٩.
- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، الاسكندرية : منشورات كلية الحقوق جامعة الاسكندرية ، ١٩٨٦ .
- تأنيذ الموسوعات :-
- الموسوعة السياسية، الجزء الأول، بيروت المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥.
- الموسوعة السياسية ، الجزء الثاني ، بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٨٥.

الموسوعة السياسية ، الجزء الرابع ، بيروت : المؤسسة العربية
للدراسات والنشر ، ١٩٨٦.

الموسوعة السياسية ، الجزء الخامس ، بيروت : المؤسسة العربية
للدراسات والنشر ، ١٩٩٠.

الموسوعة العسكرية ، الجزء الأول ، بيروت ، المؤسسة العربية
للدراسات والنشر ، ١٩٨١.

الموسوعة العسكرية ، الجزء الثاني ، بيروت ، المؤسسة العربية للدراسات
والنشر ، ١٩٩٠ .

الموسوعة العسكرية ، الجزء الرابع ، بيروت ، المؤسسة العربية للدراسات
والنشر ، ١٩٩٠ .

خالد محمد القاضي ، موسوعة التحكم التجاري الدولي : في منازعات
المشروعات الدولية المشتركة مع إشارة خاصة لأحدث أحكام القضاء
المصري ، القاهرة : دار الشروق ، ٢٠٠٢.

شارلوت سيمور - سميث ، موسوعة علم الإنسان المفاهيم
والمصطلحات الأنثروبولوجية ، ترجمة نخبة من علماء الاجتماع القاهرة
: المجلس الأعلى للثقافة " المشروع القومي للترجمة " ١٩٩٨.

ثالثاً. الاتفاقيات والقواعد الدولية والقوانين الوطنية :

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن لسنة ١٩٩٤

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ .

الاتفاقية الدولية لإصدار الشهادات والتدريب واعمال النوبة للملاحين
١٩٩٥ .

الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن ١٩٦٦.

- الاتفاقية الدولية لمنع التصام في البحار ١٩٧٢ .
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ٧٣ / ٧٨ .
- الاتفاقية الدولية للاستعداد والتعاون واتخاذ إجراءات مكافحة التلوث بالزيت .
- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ١٩٧٤ .
- اتفاقية واشنطن لعام ١٩٦٥ الخاصة بحل المنازعات المتعلقة بالاستثمارات
- اتفاقية بروكسل للتحكيم ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل ١٩٦٨ .
- اتفاقية بروكسل ١٩٥٧ والمتعلقة بمسؤولية ملاك ومجهزي السفن .
- معاهدة بروكسل ١٩١٠ الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة البحرية والإنقاذ .
- مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي ٢٠٠٥ .
- نظام التحكيم السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٦ بتاريخ ١٤٠٣/٧/١٢ .
- لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال ١٩٧٦) .
- القانون الأسباني رقم ٣٦ لسنة ١٩٨٨ الخاص بالتحكيم .
- القانون الفلسطيني رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ بشأن تنظيم أعمال الوكلاء التجاريين .
- القانون الأردني للوكلاء والوسطاء التجاريين رقم (٢٨) لسنة ٢٠٠١ .
- القانون المصري رقم (١٢٠) لسنة ١٩٨٢ بإصدار قانون تنظيم أعمال الوكالات التجارية .

القانون الإماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية
القانون المصري رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في الجزء الخاص بشئون الأمن
والنظام والتأديب على متن السفن .

القانون المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ الصادر بشأن البيئة .
القانون المصري رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ الخاص بالمؤسسات والجمعيات
الأهلية .

القانون المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة .
رابعد الدوريات والمؤتمرات والندوات العلمية :-
أ. الدوريات :

إكرام عبد النبي، استراتيجيات المنافسة الدولية ، القاهرة : كتاب الأهرام
الاقتصادي ، العدد ١١٢ ، مايو ١٩٩٧ .

تقرير عن الخدمات المصرفية ، البنك العربي الأفريقي الدولي أول بنك
خاص يؤمن معاملات التجارة الإلكترونية في مصر ، القاهرة : جريدة
الأهرام الاقتصادية ، العدد الخامس والعشرون ، بتاريخ ٣٠ أكتوبر ٢٠٠٥
جمال أبو شنب ، بناء القاعدة العلمية والتكنولوجية " تحليل مضمون اتخاذ
ودعم القرار في مصر " ، القاهرة كراسات استراتيجية : مركز
الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام ، ١٩٩٩ .

جمال أبو شنب ، الإجراءات المنهجية والمكثبية الخاصة بتصميم وتنفيذ
البحث العلمي تحليل نقدي لنماذج من الدراسات التطبيقية بحث منشور :
مجلة كلية الآداب جامعة حلوان ، العدد الأول ، ١٩٩٥-١٩٩٦ .

طارق صالح حسنى ، البدن المزدوج لنقلات النفط إيجابياته وسلبياته
الاسكندرية :مجلة الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٨ ، ديسمبر ٢٠٠٣ .

عبد العزيز أبو قتديل ، مشكلة العجز في الكوادر البحرية "من مشاكل النقل البحري العالمي " ، بحث مترجم عن مجلة BIMCO REVIEW الاسكندرية ، سلسلة قرارات لك ، الجمعية العربية للملاحة ، بتاريخ ١٩٩٩/١١/١٦ .

عبد العزيز أبو قتديل ، التشغيل المتكثف للسفن يهدد النقل البحري عن مجلة BIMCO REVIEW 2003 الملاح ، نشره النقابية الربع سنوية : إصدار الجمعية العربية للملاحة ، العدد ٤٦١ ، أكتوبر ٢٠٠٣ .

محمد أبو العينين ، المبادئ القانونية التي يقوم عليها التحكيم في الدول العربية والأفريقية ، بحث منشور : مجلة التحكيم العربي ، العدد (١) ١٩٩٩ .

محمد بازيئة ، إيجار السفن وواجبات الربان، الاسكندرية: مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد ١٧، ديسمبر ٢٠٠٢ .

محمد عبد المنعم ، قرارات لجنة السلامة البحرية ٢٤ مايو ٢٠٠٢ الاسكندرية: مجلة الجمعية العربية للملاحة العدد ١٧: ديسمبر ٢٠٠٢ .

محمد يوسف طه ، مصطفى عبد الحافظ ، دور نظام إدارة معلومات مرور السفن بخليج السويس في حماية البيئة ، الاسكندرية :المجلة العلمية ، الجمعية العربية للملاحة ، العدد ١٥ ، ديسمبر ٢٠٠٠ .

نائل رياض ، تحسين بيئة الأعمال وخلق قدرة تنافسية للصناعات المصرية (دراسة تحليلية) ، القاهرة ملحق الأهرام الاقتصادي بتاريخ ١٩٩٧/١/١٣ .

بد المؤتمرات والندوات العلمية :

١- المؤتمرات :

مؤتمر الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري ٢٠٠٢
الاسكندرية : منشورات الجمعية العربية للملاحة ، ٢٠٠٢ .

مؤتمر القاهرة البحري مارينز ٤ منجزات النقل البحري المصري
وتحديات القرن الواحد والعشرين : مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات
١٧-١٩ يونية ١٩٩٩ .

حضور المؤتمر العالمي عن (القيادة في زمن المتغيرات) :
٢٠٠٤/١٠/١٣ .

حضور المؤتمر العالمي عن (مبادئ القيادة) : ٢٠٠٥/٦/١٥ .

٢- الندوات :

الندوة العلمية الخامسة حول دور التوثيق والمعلومات في بناء المجتمع
العربي- دمشق .

ندوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (ندوة أفاق
التعليم في التجارة الإلكترونية) شهر أغسطس ٢٠٠٥ ، وقد حضر
الباحث هذه الندوة) ، ندوه غير منشورة .

ندوة التحكيم وتسوية المنازعات في كاية حقوق الكويت .

ندوة الصندوق الأسود بحرياً ، الاسكندرية : الجمعية العربية للملاحة
في ٢٥ أكتوبر ١٩٨٧ .

الندوة البحرية السادسة ١١-١٢ أكتوبر ١٩٩٤ ، منشورات الجمعية
العربية للملاحة .

ندوة إدارة الكوارث البحرية ، المنعقدة في ٥-٩ مارس ٢٠٠٢ الموافق ٥
-٩ ذو القعدة ١٤٢٢ جامعة الملك فهد للبترول والمعادن ، تنظيم المديرية
العامة لحرس الحدود ، وزارة الداخلية ، الظهران ، المملكة العربية
السعودية .

خامساً أوراق العمل والبرامج :

- ورقة عمل تحليلية منشورة عن كتاب القيادة وقت الأزمات لكل من :
داني كوكس ، جون هوفر ، منشورات الشركة العربية للإعلام ٢٠٠٢ .
- ورقة عمل بحثية (حول مهارات الاتصال) ، القاهرة : منشورات المركز
المصري لحقوق المرأة ، ٢٠٠١ .
- ورقة بحثية (المرصد البحري للتشغيل) مؤتمر العمالة البحرية بين
التأهيل والتشغيل ، الاسكندرية : منشورات جمعية الخدمات الاجتماعية
لضباط البحرية التجارية ، ٢٠٠٦
- ورشة عمل المديرين " كيف تكون مديراً متميزاً " : منشورات هيئة كير
الدولية ، ج م ع ، ٢٠٠٢ .
- ورشة عمل حول النقل البحري العربي ، القاهرة : جريدة الأخبار
بتاريخ ٢٤/٤/٢٠٠٥ .
- برنامج تدريب نقابة المحامين الأرنبيين ، التجارة الإلكترونية ،
منشورات مجموعة عرب للقانون ، ٢٠٠٤
- سادساً منشورات المنظمات الدولية والمؤسسات العامة :
- منشورات جامعة الدول العربية ، المجالس الوزارية العربية القاهرة .
- منشورات جامعة الدول العربية ، " المجلس الاقتصادي الاجتماعي "
القاهرة .
- منشورات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، القاهرة .
- منشورات الأمم المتحدة: إدارة شؤون الإعلام الأمم المتحدة .
- منشورات قطاع النقل البحري المصري ، وزارة النقل .

سابع التقارير والتحقيقات :

الفريق بحري تامر عبد العليم ، تأمين مصادر الثروة وخطوط
المواصلات البحرية ضد الإرهاب في مقدمة أولويات مهام القوات
البحرية ، تحقيقات وتقارير خارجية ، القاهرة : جريدة الأهرام اليومي
العدد ٤٣٤١٩ بتاريخ ٢٢/١٠/٢٠٠٥ .

صلاح عبد العزيز ، مصر تقود حملة دولية ضد القرصنة البحرية لندن
، مكتب مؤسسة الأهرام ، عالم النقل ، العدد الرابع عشر : ديسمبر ٢٠٠٥
تقرير الأمين العام : لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة
الرابعة والثلاثون ، نيويورك : الأمم المتحدة في ٢١/٥/٢٠٠١ (تسوية
المنازعات التجارية) (إعداد أحكام موحدة بشأن : التشكيل الكتابي
لاتفاقيات التحكيم وتدابير الحماية المؤقتة ، والتوفيق .

ثامنًا الرسائل العلمية غير المنشورة :

اشرف سليمان ، دور المؤسسة الرئاسية والعسكرية في تحقيق الأمن
القومي : تحليل سوسيولوجي للأمن القومي الخارجي ، رسالة ماجستير
غير منشورة ، القاهرة .

اشرف سليمان ، اثر المعلومات على أمن المجتمع البحري ، رسالة
ماجستير غير منشورة ، كلية النقل البحري ، الأكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٣ .

ESSAM ELSAYED AHMED BADAWI”

DEVELOPMENT OF SECURITY MEASURES ON
BOARD SHIPS :GUIDELINES FOR EGYPTIAN
SEAFARERS “ ,WORLD MARITIME UNIVERSITY ,
MASTER OF SCIENCE MARITME SAFETY,
MALMO,SWEDEN ,1999

تاسع القواميس والمعاجم :

أحمد بدوي ، معجم مصطلحات الإعلام ، بيروت : دار الكتاب اللبناني ، ١٩٨٥ ،

عبد الهادي الجوهري ، قاموس علم الاجتماع المترجم عن قاموس
مينثل لعلم الاجتماع ولغيف من علماء الاجتماع العالميين ، القاهرة :
المكتب الجامعي الحديث ، ١٩٩٩ .

قاموس علم الاجتماع ، إعداد نخبة من أساتذة علم الاجتماع ، الاسكندرية
: دار المعرفة الجامعية ، ١٩٩٥ .

William Morris, Ed., The American Heritage Dictionary
of the English Language , Boston :Houghton Mifflin Co.
1970 .

عاشرة المراجع الأجنبية :

Chaffee, E.E ” ,Three Models of Strategy” Academy of
Management Review,1985

Druck , Peter , "Post-Capitalist society " , New York ,
Harper Business,1993.

International Code for the security of ships and ports
(ISPS Code) : Maritime Safety Committee – 76th
Session ;2002.

John Urry " ، Sociology Beyond Societies" ,Routledge ,
London,1999 .

Kevin Clements" ,TOWARD A SOCIOLOGY OF
SECURITY , “ Boulder, University of Colorado :
Working Paper 4, July, 1990

Mortonkaplan ,”system and process in international
relations”,New York,John. Wileys & sons; 1972.

Toffler , Alvin , "The Third Wave " , New York , William Morrow and Company , Inc., 1980

Talal El-shawarby "seaman Ship_ Common_ Computer and Electronics, Nautical Department, Arab Academy Science And Technology And Maritime Transport , P31

Weber, M " . The Theory of Social and Economic Organisation. " Handerson & Parsons; Trans Glencoe III, University, press, 1947.

إحدى عشر - الإنترنت :-

البحث بمعجم الأساليب عن كلمة أمن في موقع مجمع اللغة العربية

http://www.arabicacademy.org.eg بالقاهرة

Maritime Security Council (MSC) مجلس الأمن البحري

http://www.maritimesecurity.org/intro.htm

المنظمة البحرية الدولية (IMO) (الأمم المتحدة) :

http://www.un.org/arabic/publications/ourlives/imo.htm

مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي

٢٠٠٥ : (إسكوا) : لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب

آسيا :

http://www.escwa.org.lb/arabic/about/main.html

القانون رقم (٢) لسنة ٢٠٠٠ " بشأن تنظيم أعمال الوكلاء التجاريين "

الفصل الأول السلطة الوطنية الفلسطينية ، مركز المعلومات الوطني

الفلسطيني

http://www.pnic.gov.ps/arabic/law/law_26.html

القانون الأردني للوكلاء والوسطاء التجاريين رقم (٢٨) لسنة ٢٠٠١

المنشور بالجريدة الرسمية الأردنية رقم : ٤٤٩٦ ، بتاريخ ١٦ / ٧ / ٢٠٠١

[www.arablaw.org/Download/Commercial_Agents_Law_](http://www.arablaw.org/Download/Commercial_Agents_Law_.doc)
[http:// Jo.doc](http://Jo.doc)

القانون الاتحادي رقم (١٨) لسنة ١٩٨١ بشأن تنظيم الوكالات التجارية ،
دولة الإمارات العربية المتحدة (١)

[http://www.adcci.gov.ae:90/public/legal/agent_guide/arab](http://www.adcci.gov.ae:90/public/legal/agent_guide/arabic/a_concerning_org.htm)
[ic/a_concerning_org.htm](http://www.adcci.gov.ae:90/public/legal/agent_guide/arabic/a_concerning_org.htm)

BIMCO NEWS ,FEB.2002 ,CLASSITICATION

<http://www.bimco.dk>

الملاحق

الملحق (١-١)

١- سفينة إغارة متكررة
٢- سفينة تجارية مسلحة
٣- سفينة جالحة
٤- سفينة حرب الغام وتتضمن: أ- سفينة زراعة الغام ب- سفينة كاسحة الغام ج- سفينة قناصة الغام
٥- سفينة حرب برمائية وتتضمن: أ- سفن الإنزال البرمائي: _ سفينة القحام برمائي _ سفينة القحام برمائي حاملة هليكوبتر _ سفينة إزال دبابات _ سفينة إزال متوسطة _ سفينة حوض إنزال _ سفينة حوض نقل برمائي ب- سفن الدعم اللوجستيكي البرمائي: _ سفينة إنزال لوجستيكي _ سفينة شحن برمائي _ سفينة نقل برمائي _ سفينة نقل برمائي خفيفة

٦- سفينة طعام
٧- سفينة قتال وتتضمن : أ- حاملة طائرات ب- بارحة ج- طراد د- مدمرة هـ- غرقاطة و- كورفيت (سفينة حراسة صغيرة)
٨- سفينة قيادة وتتضمن : أ- سفينة قائد الأسطول ب- سفينة قائد (التشكيل البحري) ج- سفينة قيادة برمائية د- سفينة قيادة متنوعة هـ- سفينة مقر قيادة عليا
٩- سفينة مساعدة (سفينة خدمة) وتتضمن: أ- سفينة أبحاث ومسح : سفينة أبحاث المونار سفينة أبحاث المحيطات سفينة أبحاث قطبية سفينة أبحاث هيدروغرافية سفينة بحث واختبار سفينة مسح ب- سفينة اختبار: سفينة اختبار الرادار

- سفينة اختبار السونار
- سفينة اختبار للصواريخ الباليستية
- سفينة اختبار الصواريخ الموجهة
- سفينة اختبار للطوربيد
- سفينة اختبار المعدلات الملاحية
- سفينة قياس مدى الصواريخ
- ج - سفينة أسلاك "
- د - سفينة إطفاء
- هـ - سفينة تجسس (جمع معلومات)
- و - سفينة تدريب:
- سفينة استعادة الطوربيد
- سفينة تدريب (مدرسة)
- سفينة هدف
- ز - سفينة نرحيل لاسلكي
- ح - سفينة تكية ، تكية ذاتية الحركة
- ط - سفينة دعم إداري (لوجستيكي) :
- سفينة إسناد تحت الماء *
- سفينة إسناد قتالي سريعة
- سفينة إصلاح (ورشة عائمة)
- سفينة إمداد
- سفينة إمداد لتقاء الإبحار
- سفينة إمداد الجيش
- سفينة إمداد الفواصات
- سفينة إمداد المدمرات

- سفينة إمداد بالصواريخ
- سفينة إمداد بالمياه
- سفينة إمداد بالوقود
- سفينة إمداد ونقل الطائرات المائية
(البحرية)
- سفينة إنقاذ غواصات
- سفينة توضيح ممبق
- سفينة حاملة صنادل
- سفينة دورية جليدية
- سفينة ذخيرة
- سفينة رافعة مساعدة
- سفينة رفع الحطام
- سفينة شحن
- سفينة صيانة وإسناد الطائرات
- سفينة قاطرة
- سفينة قطبية متعددة الأغراض
- سفينة مخزن
- سفينة مخزن قتالي
- سفينة مستشفى
- سفينة ناقلة مياه
- سفينة ناقلة وقود
- سفينة نقل أفراد
- سفينة نقل عربات
- ي- سفينة كاسحة جليد

لـ - سفينة مراقبة:

- سفينة مراقبة جوية
- سفينة مراقبة فضائية
- سفينة مراقبة محيطات
- لـ - سفينة نصب شبكات
- ١٠ - سفينة منلوية

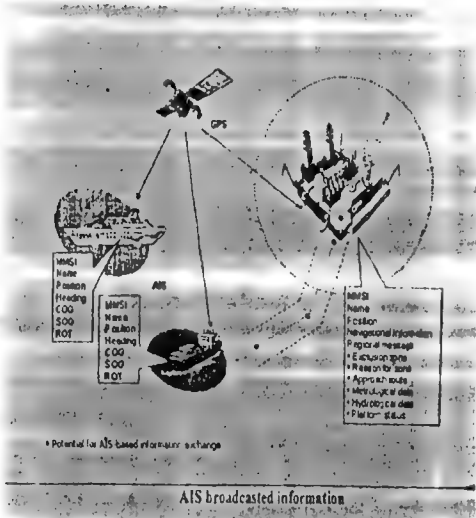
مصدر الوثيقة : الموسوعة العسكرية ، " السفينة العسكرية " ، الجزء الرابع ،
بيروت ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٩٠ ، ص ٢٠٣

تفویضات کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Addressee: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control
کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Addressee: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control
کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Addressee: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control
کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Addressee: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control	کمیسیون اقتصادی و اجتماعی Commission on Narcotics Control

تفویضات کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد

الملحق (٢-٣)



وثيقة توضح نظم AIS وارتباطه بالقمر الاصطناعي والمين والمحطات الأرضية

AMR G.ATTALLAH"THE ROLE OF AIS IN THE SAFETY : مصر الوثيقة
OF NAVIGATION AND PROBLEMS FACING USING AIS IN
NATIONAL SECURITY"Arab Academy for science ,Technology and
maritime Transport

الملحق (٤-١)

نموذج مشاركة تحكيم تجارى

بناربخ بالقاهرة حرر بين كل من:

أولاً: شركة (ملاحية) ويمثلها السيد رئيس مجلس
الإدارة - مصري الجنسية ومقرها

(طرف أول)

ثانياً: شركة للأعمال الهندسية والمقاولات البحرية ويمثلها السيد
..... رئيس مجلس الإدارة والمدير العام - مصري الجنسية ومقرها

(طرف ثاني)

أقر الطرفان بعدم خضوعهما للحراسة أو المنع من التصرف وبأهليتهم للتصرف
والتعاقد واتفقا على ما يلي:

تمهيد

بموجب عقد مقابلة بحرية مؤرخ أسد الطرف الأول إلى الطرف الثاني .
القيام بمقابلة صيانة في السفينة اسم السفينة.....الرقم المميز أو الحروف
المميزة..... ميناء التسجيل..... اسم دولة العلم حمولة السفينة
نشاط ونوع السفينة..... رقم المنظمة البحرية الدولية..... وطبقاً لمتطلبات
الصيانة وكراسة الشروط والمواصفات وطبقاً للأسعار المتفق عليها في العقد ، إلا
أنه بعد مضي ثلاثة اشهر من التنفيذ لاحظ الطرف الأول أن بعض أعمال
الصيانة قد تمت على خلاف المواصفات المتفق عليها ، كما تبين أن الطرف الثاني
قد أستخدم أدوات وخامات لا تتفق مع ما هو وارد بكراسة الشروط الملحقة بعقد
المقابلة. ولما كان البند من العقد ينص على أنه في حالة حدوث أي خلاف

ففي تنفيذه أو تفسيره يلجأ الطرفان إلى التحكيم ، ولم يحدد العقد قواعد التحكيم وإنما ترك ذلك لإتفاق الطرفين عند نشوب الخلاف .
ولما كان الطرفان يرغبان في إنهاء هذا الخلاف عن طريق التحكيم فقد اتفقا على إحالة الموضوع إلى هيئة تحكيم طبقاً للمادة ١٠ والمادة ١٥ من قانون التحكيم المصري رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ وذلك على التفصيل التالي .

(البند الأول)

التمهيد السابق جزء مكمل ومتمم لهذا الاتفاق .

(البند الثاني)

وافق الطرفان على اختيار السيد بصفته محكماً .

* ملحوظة : تشكل هيئة التحكيم باتفاق الطرفين من محكم واحد أو أكثر. فإذا لم يتفقا على عدد المحكمين ، كان عددهم ثلاثة (مادة ١٥). وطبقاً لهذا النص يجوز لكل طرف اختيار محكم ثم يتفق المحكمين الثلاثة وفي هذه الحالة ، يجب تسميتهم في المشاركة .

(البند الثالث)

المهمة التحكيمية الموكولة إلى المحكم (أو المحكمين) هي معاينة ما تم من صيانات طبقاً للمواصفات وكراسة الشروط لبيان ما إذا كانت الأدوات والخامات المستعملة طبقاً لهذه المواصفات وتحديد أوجه القصور في مقابلة الصيانة وتحديد قيمة ما تم صيانته، وهل يتناسب مع القيمة المتفق عليها في العقد وبالجمله بحث جميع أوجه الاعتراضات من جانب الشركة الملاحية على الأعمال التي قام بها المقاول.

(البند الرابع)

فوض الطرفان المحكم (أو المحكمين) في تحديد الإجراءات التي يرون أنها مناسبة لإجراء التحكيم ويلتزم الطرفان بالخضوع لهذه الإجراءات والمواعيد التي يراها المحكمون .

(البند الخامس)

يكون للمحكم المختار (أو المحكمين) حق الاستعانة بالخبراء أو من يرون الاستعانة بهم وتدخل أتعاب هؤلاء ضمن مصروفات وأتعاب المحكمين .

(البند السادس)

على هيئة التحكيم (المحكم الفرد أو الثلاثة) أن تراعى عند فحص هذا النزاع شروط عقد المفاوضة أو الأعراف الجارية في مثل هذا النوع من الأعمال وقد أرفق الطرفان نسخة من عقد المفاوضة مع هذه المشاركة كما أرفق به ملاحق عقد المفاوضة .

(البند السابع)

حدد الطرفان مدة قدرها ثلاثة أشهر للمحكمين لإصدار حكمهم ويجوز باتفاق الطرفين مد هذه المهلة لفترة يتفق عليها إذا تطلب فحص النزاع أجلاً أطول وبشرط الاتفاق بين الطرفين كتابة على ذلك .

(البند الثامن)

يصدر حكم هيئة التحكيم بأغلبية الآراء (إذا كانوا ثلاثة) .

*ملحوظة : وإذا كان المحكم واحداً ، فيبتعين الخضوع لحكمة لأن الطرفين وافقا على اختياره واتفقا على الاستئثار لما يأمر به

(البند التاسع)

يجب أن يشتمل حكم المحكمين على تحديد الحقوق والالتزامات الفاصلة بالنسبة للنزاع وبيان أوجه التقصير من جانب المقاتل (إن وجد) وما يقابله من إنقاص لالتزامات الشركة الملاحية (إن وجدت) وأن يكون الحكم حاسماً في هذه الأمور .

(البند العاشر)

ارتضى الطرفان سلفاً بحكم المحكمين ، وأقر بقبوله أيًا كان وبعدم الطعن عليه بأي مطعن .

(البند الحادي عشر)

مع عدم الإخلال بما جاء بالبند العاشر سالف الذكر يحق لأي من الطرفين الطعن على حكم التحكيم إذا تبين أنه قد شابه عيوب تنمق بالحراف المحكمين عن جادة الصواب أو مخالفة للنظام العام في مصر أو شابه البطلان طبقاً للقواعد العامة .

(البند الثاني عشر)

يقوم (أحد المحكمين ويذكر بالاسم) بإيداع أصل حكم التحكيم بعد صدوره قلم كتاب محكمة (المحكمة المختصة أصلاً بنظر النزاع سواء كانت المحكمة الواقع اختصاصها في دائرة إقامة المدين أو المحكمة الواقع في دائرتها محل العمل موضوع المناقولة)

(البند الثالث عشر)

تعتبر أحكام القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ بشأن التحكيم هي الأساس الذي يستند إليه المحكمون ولا يجوز لهم الالتجاء إلى أية أحكام أخرى أو قواعد تحكيم في أية مؤسسة أو مركز محلي أو دولي للتحكيم .

(البند الرابع عشر)

يتحمل الطرفان أتعاب ومصروفات المحكمين مناصفة بينهما .

(البند الخامس عشر)

تحرر من نسختين لكل طرف نسخة .

الطرف الأول الطرف الثاني
.....

مصدر المشاركة : نموذج من إعداد الباحث بصفته محكم تسوية منازعات .

الملحق (٧-٤)



وثيقة توضح المعلومات الهامة للتحقيق وتحليل الحوادث البحرية

مصدر الوثيقة: إعدام اللواء بحري أ.ح حسين جميل الهرملي بناء على تكليف من قائد القوات البحرية بإعداد ورقة بحثية موضوعها الوضع الراهن لتحليل وتحقيق الحوادث البحرية في ندوة الصندوق الأسود بحرياً في ٢٥ أكتوبر ١٩٨٢ ، الجمعية العربية للملاحة



الملحق (٦-١)

اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن

إن مجلس الجامعة العربية :

بعد اطلاعه:

على مذكرة الأمانة العامة،

وعلى مشروع اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن،

وعلى توصية اللجنة القانونية الدائمة في اجتماعها من ١/٣٠ إلى ٢/٣/١٩٩٤،

وعلى قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي رقم ١٢٠٢/د (٥٣) بتاريخ ١/٢/١٩٩٤،

وعلى توصية لجنة الشؤون القانونية،

يقرر

١- الموافقة على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن بالصيغة المرفقة.

٢- تخويل الأمين العام لجامعة الدول العربية بدعوة الدول العربية لتوقيعها.

١٩٩٤/٣/٢٧ - ق. رقم ٥٣٩٠ - د. ع. (١٠١) - ج. ٢

١- إنشاء الهيئة :-

تناولت المادة (١) من الاتفاقية تنشأ في نطاق جامعة الدول العربية هيئة عربية متخصصة تسمى "الهيئة العربية لتصنيف السفن" وهي هيئة ذات شخصية اعتبارية قانونية لها ذمة مالية.

٢- مقر الهيئة والعضوية :-

تناولت المادة (٢) من الاتفاقية بأن يكون المقر الرئيسي للهيئة خلال مرحلته التأسيسية مدينة الإسكندرية وتقرر لجمعية العامة بعد المرحلة التأسيسية المقر الدائم ، وتناولت المادة (٣) وتكون العضوية في الهيئة لأعضاء جامعة الدول العربية .

٣- أهداف الهيئة :

وقد وضعت المادة (٤) تهدف الهيئة إلى العمل على تدهيم وتعزيز الدور العربي في مجال النقل البحري وعلى الأخص :

ـ تأمين المصالح العربية من خلال الإشراف العربي على بناء وإصلاح السفن العربية بالترسانات المحلية والأجنبية .

ـ تفويض تكاليف التصنيف والمعاينة وتجديد الشهادات للسفن العربية مما يعود بالفور على الشركات الملاحية.

ـ الدعم الفني للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة السفن بالدول العربية.
ـ فتح مجالات جديدة للأبحاث والتطور في صناعة وإنتاج السفن وأعمال النقل البحري.
ـ الاستفادة من الخبرات والكفاءات العربية المتوفرة في مجال التصنيف والمعاينات والبحوث والتطوير.

ـ توحيد المواصفات الفنية التي تفرضها التطبيقات البحرية على منتجي الأجهزة والمعدات المستخدمة في صناعة بناء السفن.

ـ اختصاصات الهيئة :-

وقد تناولت المادة (٥) بأن تختص الهيئة بالعمل على تحقيق أهدافها من خلال ما يلي:

- ـ وضع القواعد والشروط الفنية اللازمة لتصميم وبناء السفن وتطويرها.
- ـ اعتماد الرسومات والتصميمات الخاصة ببناء وإصلاح السفن.
- ـ المعاينة والإشراف الفني خلال مراحل بناء السفن وإصلاحها.
- ـ تصنيف السفن طبقاً لشروط التصنيف العالمية.
- ـ إجراء المعاينات (الدورية والخاصة والطائرة) لبدن ومكينات السفن.
- ـ إجراء المعاينات وإعداد التقارير الخاصة بشهادات السلامة التي تصدرها سلطات الدولة.
- ـ إجراء الأبحاث والدراسات الفاصلة لضمان سلامة السفينة تحت ظروف البحر القاسية.
- ـ إعداد المجالات الفنية.
- ـ إصدار سجل السفن السنوي.
- ـ إصدار شهادات التصنيف والصلاحية وفقاً للنظم والمواصفات الدولية.
- ـ معاينة المنشآت الفنية عن الشاطئ.
- ـ تقديم الخبرات والاستشارات في المجالات ذات العلاقة بصناعة النقل البحري.

ـ الأجهزة الرئيسية للهيئة :

تناولت المادة (٦) بأن الهيئة تتكون من الأجهزة الرئيسية التالية : الجمعية العامة ، المجلس التنفيذي ، الإدارة العامة .

١- الجمعية العامة :

وقد وضحت المادة (٧) مهام الجمعية العامة على النحو التالي :

- ـ تتألف الجمعية العامة من ممثلي جميع الدول الأعضاء ، ويكون التمثيل على مستوى (رؤساء ومديري الإدارات الفنية والبحرية المختصة) ، ويكون لكل عضو صوت واحد.
- ـ تكون رئاسة الجمعية العامة للدول الأعضاء وفقاً للترتيب الهجائي لأسمائها وتكون الرئاسة لمدة سنتين.

ـ تعقد الجمعية العامة دورة عادية كل سنتين، ويجوز لها عقد دورات غير عادية بناء على طلب أحد الأعضاء وموافقة ثلث أعضاء الجمعية، أو المجلس التنفيذي، ويحدد رئيس الجمعية العامة زمان ومكان الانعقاد بالتشاور مع مدير عام الهيئة.

ـ يكون انعقاد الجمعية العامة صحيحا بحضور الأغلبية العادية للدول الأعضاء.

ـ تصدر قرارات الجمعية العامة بالأغلبية العادية إلا في الحالات التي يوص فيها على أغلبية خاصة.

وقد وضعت المادة (٨) اختصاصات الجمعية العامة على النحو التالي :

بان الجمعية العامة هي السلطة العليا للهيئة ، ونختص برسم السياسة العامة التي تدير عليها الهيئة وتباشر صلاحياتها لتحقيق أغراض الهيئة ، ولها أن تتخذ القرارات والإجراءات اللازمة لذلك وفق أحكام الاتفاقية وعلى الأخص :

ـ وضع الخطط والبرامج التي تحقق أهداف واختصاصات الهيئة المنصوص عليها في الاتفاقية وإصدار القرارات والتوجيهات إلى المجلس التنفيذي في هذا الصدد.

ـ دراسة التقارير التي يضعها المجلس التنفيذي عن نشاط الهيئة وإصدار التوجيهات المناسبة.

ـ الموافقة على إنشاء فروع للهيئة في الدول العربية.

ـ الموافقة على قيام الهيئة بممارسة نشاطها خارج الدول العربية.

ـ إقرار المشروعات اللازمة لتطوير أهداف الهيئة.

ـ تنظيم علاقة الهيئة مع الهيئات والمنظمات الدولية، ووضع المبادئ والأسس اللازمة لذلك

ـ إقرار تعديل اتفاقية الهيئة والعرض على مجلس جامعة الدول العربية .

ـ إقرار الهيكل التنظيمي للهيئة.

ـ التصديق على الميزانية العامة للهيئة وحسابها الختامي

ـ انتخاب أعضاء المجلس التنفيذي ، تعيين مراقبي الحسابات القانونيين بناء على توصية المجلس التنفيذي

ـ إقرار الأنظمة الأساسية والإدارية والمالية والداخلية للهيئة ، والموافقة على تعيين المدير العام وإنهاء خدماته بناء على اقتراح المجلس التنفيذي.

ـ الموافقة على قبول أعضاء جدد في الهيئة وتسحاب أحد أعضائها وحل الهيئة ، وقبول المعونات والتبرعات والمنح ، وإقرار مشروع جدول الأعمال .

٧- المجلس التنفيذي :-

وقد تناولت المادة (٩) المجلس التنفيذي على النحو التالي :

٢- يتكون المجلس التنفيذي من سبعة أعضاء تنتخبهم الجمعية العامة من بين مرشحي الدول الأعضاء لمدة سنتين ويكون لكل عضو صوت واحد ، ينتخب المجلس التنفيذي من بين أعضائه رئيسا له وثلاثة للرئيس لمدة سنتين ، ويجتمع المجلس التنفيذي مرتين كل عام ، على الأقل بمقر الهيئة ويجوز أن يعقد اجتماعاته في إحدى الدول الأعضاء بناء على دعوة منها .

٣- يجوز للمجلس عقد اجتماعات غير عادية يطلب من إحدى الدول الأعضاء أو المدير العام للهيئة وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس ، ويحدد في الدعوة جدول الأعمال وموعد ومكان الاجتماع ، يكون انعقاد المجلس التنفيذي صحيحا بحضور الأغلبية العادية وتصدر توصياته وقراراته بأغلبية الحاضرين ، و يحضر المدير العام اجتماعات للمجلس التنفيذي ، ويحق للمجلس التنفيذي دعوة من يراه لحضور الاجتماعات .

و قد سادت نمته (١٠) اختصاصات المجلس التنفيذي على النحو التالي :

بحيث يقوم المجلس التنفيذي بتنفيذ السياسات التي تكلفه بها الجمعية العامة وله على الأخص القيام بما يلي:

ووضع اللائحة الداخلية للمجلس وعرضها على الجمعية العامة ، إقرار مشروعات الأنظمة المالية والإدارية الخاصة بسير العمل في الهيئة ولجهازها الرئيسية والفرعية وعرضها على الجمعية العامة ، وإقرار مشروع موازنة وميزانية الهيئة وحسابها السنوي وعرضه على الجمعية العامة ، إقرار التقارير السنوية المقدمة من الإدارة العامة للهيئة عن سير العمل وتنفيذ الأنشطة وسبل الاتفاق والتوجيهات المقترحة حيالها ، اقتراح تعيين أو إنهاء خدمة المدير العام وعرضه على الجمعية العامة ، تعيين الموظفين الرئيسيين وفقا للنظام الأساسي للهيئة ، واقتراح تعيين مراقب الحسابات القانوني وإنهاء عقده لعرضه على الجمعية العامة ، وتطوير الخدمات التي تؤديها الهيئة ، واقتراح مشروع جدول أعمال الجمعية .

٨- الإدارة العامة :-

وقد تناولت المادة (١١) الإدارة العامة على النحو التالي :

الإدارة العامة هي الجهاز التنفيذي للمنظمة وتتكون من المدير العام ومساعديه وعدد من الموظفين والفنيين والإداريين ، تتولى الإدارة العامة اتخاذ كافة الإجراءات لتصرف شؤون الهيئة وتنفيذ قرارات جهازها وعلى الأخص:

٢- إعداد مشاريع خطط الهيئة ودمج عملها والإشراف على تنفيذها بعد إقرارها من الجمعية العامة أو المجلس التنفيذي كل حسب اختصاصاته ، وإعداد مشروع الموازنة والميزانية والحساب الختامي ، إعداد مشروعات النظم الإدارية والمالية وتوصيف الوظائف المنظمة وعرضها على المجلس التنفيذي .

٢- إعداد البحوث والدراسات والتقارير التي تطلبها الجمعية العامة والمجلس التنفيذي ، المهام بكافة الاتصالات بالدول الأعضاء والمنظمات العربية والإقليمية والدولية ذات العلاقة بنشاط المنظمة ، وألية مهام توكل إليها من قبل الجمعية العامة والمجلس التنفيذي

٩- المدير العام :

وقد تناولت المادة (١٢) الإدارة العلمية على النحو التالي :

المدير العام هو رئيس الإدارة العامة تعينه الجمعية العامة لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد مرة واحدة ، يكون المدير العام من ذوي الاختصاص ويراعى في اختياره التزامه بالعمل القومي والكفاءة وقدرته على القيادة ويكون للمدير العام مسؤولا أمام المجلس التنفيذي والجمعية العامة للهيئة عن جميع أعمال الإدارة العامة يتولى المدير العام تسيير أعمال المنظمة وتنفيذ القرارات والتوصيات والبرامج المعتمدة من الجمعية العامة والمجلس التنفيذي وكل ما يهد إليه وعلى الأخص:-

تمثيل الهيئة والتعاقد باسمها ، اقتراح تعيين الموظفين الرئيسيين وتعيين باقي الموظفين والخبراء وإنهاء خدماتهم وفقا للأنظمة الأساسية للهيئة مع مراعاة توفر الكفاءة والخبرة ، وتقديم تقرير دوري للمجلس التنفيذي عن نشاط الإدارة العامة وموازنتها وميزانيتها سنويا ، واقتراح تعديل اتفاقية الهيئة .

١٠- التمويل :-

وقد تناولت المادة (١٣) التمويل على النحو التالي :

تعتمد الهيئة على مبدأ التمويل الذاتي بعد المرحلة التأسيسية ومدتها ثلاث سنوات ويكون لها موازنة مستقلة تتكون مواردها من :

رسوم الخدمات التي تقدمها الهيئة ، عوائد استثمار أموال الهيئة ، الهبات والتبرعات والمنح .

١١- التعاون مع جامعة الدول العربية ومنظماتها :

وقد تناولت المادة (١٤) التعاون مع جامعة الدول العربية ومنظماتها على النحو التالي :

تتبع الهيئة القواعد التي يقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس جامعة الدول العربية بخصوص مؤسسات العمل العربي المشترك ، تقدم الهيئة تقريرا دوريا عن نشاطها إلى مجلس وزراء النقل العرب وتحضر اجتماعاته بصفة مراقب ، وتحضر الهيئة اجتماعات اللجنة العليا للتصديق بين مؤسسات العمل العربي المشترك ، تحضر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية جميع اجتماعات الهيئة بصفة مراقب.

١٢-التعاون مع المنظمات والهيئات الدولية:

وقد تناولت المادة (١٥) التعاون مع المنظمات والهيئات الدولية على النحو التالي :

للهيئة أن تتعاون مع الهيئات والمنظمات والمراكز الدولية المعنية بمهامها ولها أن تعدد اتفاقات خاصة معها لتنظيم هذا التعاون.

١٣- المزايا والحصانات :

وقد تناولت المادة (١٦) المزايا والحصانات على النحو التالي :

تسري جميع أحكام هذه الاتفاقية لمزايا وحصانات جامعة الدول العربية الصادرة بقرار مجلس جامعة الدول العربية رقم ٥٧٥ بتاريخ ١٠/٥/١٩٥٣ ، وكذلك أحكام اتفاقية المقر الموقعة بين جامعة الدول العربية وجمهورية مصر العربية بتاريخ ١٩/٥/١٩٩٣، على الهيئة . وتراعي الدول الأعضاء تقديم كافة التسهيلات للهيئة اللازمة لممارسة نشاطها.

١٤- تعديل الاتفاقية :

وقد تناولت المادة (١٧) تعديل الاتفاقية على النحو التالي :

يجوز تعديل الاتفاقية بناء على اقتراح عضو أو أكثر يقدم إلى الأمين العام ويوافق عليه ثلث الأعضاء، أو بناء على اقتراح المجلس التنفيذي ويقوم المدير العام بإبلاغ الاقتراح إلى جميع الأطراف ، تدرس الجمعية العامة التعديل المقترح في أول اجتماع عادي يعقد بعد تقديم اقتراح التعديل . كما يجوز الدعوة إلى اجتماع غير عادي للنظر في التعديل على أن يكون اقتراح التعديل قد تم توزيعه على الأعضاء قبل ٩٠ يوما من تاريخ الاجتماع ، تصدر الجمعية العامة قراراتها بالموافقة على التعديل بأغلبية ثلثي عدد الأعضاء في الهيئة ويصبح التعديل نافذا بعد موافقة المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس جامعة الدول العربية ، ويعرض التعديل بعد العرض على المجلس الاقتصادي والاجتماعي للموافقة والتصديق عليه.

١٥- التصديق :

وقد تناولت المادة (١٨) التصديق على النحو التالي :

تصدق الدول العربية الموقعة على اتفاقية إنشاء الهيئة كل بحسب أنظمتها الدستورية وتودع وثائق التصديق لدى جامعة الدول العربية التي تعد محضرا بإيداع وثيقة تصديق كل عضو وتبلغه إلى جميع الدول الأعضاء.يجوز لأي دولة عربية غير موقعة على الاتفاقية الانضمام إليها بموجب إخطار يرسل منها إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية لينال بانضمامها لسائر الأعضاء. يقوم الأمين العام لجامعة الدول العربية بالدعوة للاجتماع للتأسيسي للجمعية العامة خلال شهرين من نفاذ الاتفاقية ، وقد حررت هذه الاتفاقية من أصل واحد باللغة العربية يحفظ لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ، وتسلم صورة مطبقة للأصل لكل دولة من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنظمة إليها

مصدر نص الاتفاقية : الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .

الملحق (٦-٢)

سيناريو تصوري لوسيلة الضبط لحادث

— موضوع السيناريو التصوري —

أن سيدة تورطت في حادث قتل عمدا لأحد الركاب على متن السفينة ، وكانت الحادثة غير غامضة لأن أحد البحارة العاملين على متن السفينة وجدها خارجة من غرفة القنيل ومعها منديل أبيض ملطخ بالدماء وتركت باب الغرفة غير مغلق وحينما شاهدت البحار سارعت بالجري ، وقام البحار بدخول الغرفة فوجد القنيل مطروح على الأرض ومطعون بسكين فسارع بإبلاغ ضابط أمن السفينة SSO (في لحظة وجود هذه الفئة الوظيفية على متن السفينة ويكون منفصل عن مهام الربان) وغالبا يكون الضابط الأول Chief Officer وكانت السفينة في حالة إبحار ، وبالتالي قام ضابط أمن السفينة بإبلاغ الربان على الفور وبناء على ما تنص عليه القوانين الوطنية لدولة العلم فإن الربان قام بإصدار أمر شفهي سريع باعترال تلك السيدة على الفور ومن خلال جوازات السفر المتواجدة على متن السفينة تعرف البحار على تلك السيدة ، وتم تحديد الغرفة التي تقطن بها ، وحينما توجه ضابط أمن السفينة مع طاقم الأمن إلى الغرفة لم يجدها ثم حدث تفقّش كامل للسفينة بواسطة طاقم الأمن حتى تم العثور عليها في أحد قوارب النجاة على متن السفينة ، وبالتالي فهناك بعض الإجراءات التي يجب أن يتبعها ضابط أمن السفينة SSO بداية من إلقاء القبض عليها :

٢- الإجراءات التي يجب أن تتبع

١- إحصار المتهمه بواسطة بعض طاقم الأمن ، ويفضل أن يكون في طاقم الأمن

معدة

٢- وضعها في غرفة لا يوجد بها أكثر من مكتب وعدد من الكراسي لأجل

إجراء التحقيق معها ويجب إلا تحوى الغرفة على أي محتويات أخرى أو

سنانر أو مفارش أو غيرها .

٣- يجب أن يحذر ضابط أمن السفينة من وسائل المرأة في الإغراء من أجل

السيطرة عليه حتى تجرده من أمانته في عمله أثناء بداية التحقيق معها .

٤- ويجب تجريد المتهمه من الخواتم والحلي مهما كانت .

٥- وتفشيش شعر المتهمه خشية من إخفاء موس أو أي شيء حاد داخل شعرها

يمكن بواسطته إيذاء الغير أو إيذاء نفسها لأنه لم يتحدد بعد حالتها

السيكولوجية أن كانت مريضة نفسية أو قاتلة محترفة أو قاتله بالخطأ أو

بريئة .

٦- ويجب أن يكون مفتاح الكهرباء خارج الغرفة ، والمصباح الكهربائي يجب أن

يكون في سقف الغرفة وعليه سلك حتى لا تصل إلى المصباح من أجل أن

تصعق نفسها أو إيذاء نفسها .

٧- ويجب تقييد يديها خلف ظهرها أثناء نقلها مع طاقم الحراسة داخل السفينة من

ضمان عدم الهروب والقفز من السفينة ، وإن ترتدي إيفارول لا يوجد به أي

جيوب ، وإن يتم تعزيز ملابسها وجميع مستحوزاتها .

٨- إجراء التحقيقات المبدئية وإثباتها في محضر ، وتحرير أداة الجريمة وإجراء

التصوير الجنائي لمرح الجريمة بالفديو والصور الفوتوغرافية ثم وضع

القتيل في ثلاجة بالسفينة لحين تسليمه إلى السلطات .

٩- وبعد انتهاء فترة الاعتقال الاحتياطي في السفينة وذلك بتسليمها إلى السلطات

الوطنية في أقرب ميناء سوف ترسوا فيه السفينة يجب نقلها بعد تقييدها بدأ

بسيّد مع ضابط أمن السفينة بنفسه في حراسة بعض أفراد طاقم السفينة وفي حضور ريان السفينة ، في حضور ضابط أمن الشركة الملاحية و بحضور ضابط أمن المرفق المينائي من أجل تسليم المتهمه والمجني عليه وكافة الإثباتات إلى السلطات الوطنية من أجل استكمال للتحقيقات المبدئية وتسليم كافة التحريزات التي تم تحريزها والتي تم التحفظ عليها وذلك في حضور قنصل دولة علم السفينة أو مندوب من السفارة حينما تكون في دولة أخرى عن دولة العلم ، ولو كانت السفينة على مشارف الدخول إلى دولة العلم التي نعمله فنقوم السلطات الوطنية بمباشرة التحقيق على الفور .

ـ أسلوب كتابة محضر للتقرير الأمني للحادث (نموذج تصوري مقترح) ـ
(تقرير حادث قتل عمد على متن سفينة ركاب)

اسم السفينة :
الرقم المميز أو الحروف المميزة:.....
ميناء التسجيل.....
اسم دولة العلم:.....
حمولة السفينة:.....
نشاط ونوع السفينة:.....
رقم المنظمة البحرية الدولية :.....
اسم الشركة وعنوانها :.....
اسم المرفق المينائي التي سوف ترسو على السفينة:.....

الموضوع :

– قتل مواطن يحمل جنسية أثناء مشاجرة مع مواطنة جنسيتها
على متن سفينة لنقل الركاب اسم السفينة

الفحص :

– بتاريخ اليوم الموافق / / الساعة تم تبليغ ضابط أمن السفينة
الاسم: ويحمل جواز سفر بحري صادر من ورقم:

من أحد البحارة على متن السفينة الاسم: ويحمل
..... ويحمل جواز سفر بحري صادر من ورقم :
..... بملاحظة سيدة تحمل متدبل وبه آثار دماء
وبملاحظته هربت في حالة هلع وبدخول البحار واسمة :
..... تبين وجود جثة هامدة ملقاة على الأرض بها
عدة طعنات بسكين ومطعونة داخل المجني عليه .

– مكان حادث القتل : غرفة المجني عليه الرقم والدرجة السياحية بالدور بالسفينة:

– أطراف حادث القتل : تتضح أن طرفي حادث القتل العمد كل من :-

(أ) الطرف الأول :-

(١) المواطن (المجني عليه) / السن
ويعمل ومقيم الجنسية
.. ، ويحمل جواز سفر رقم وصادر من

(ب) الطرف الثاني :-

(٢) المواطنة (جانية) / السن ، وتعمل
..... ومقيمة الجنسية

ونحمل جواز سفر رقم وصناد من

المعينة :-

_ ولقد نتج عن الحادث بين الطرفين قتل الطرف الأول (المجني عليه) بسكين في الرقبة والبطن مما أدى إلى إحداث قطع غائر في تلك الأماكن من الجسد مما أدى إلى مفارقة الحياة قبل إجراء أي عمليات إنقاذ .

سبب حادث القتل عمد :-

_ تبين أن سبب القتل العمد : أن هناك علاقة قديمة بين الطرفين بسبب علاقات تجارية بينهم ، وكان الطرف الأول (المجني عليه) يقوم بإعطاء قروض للطرف الثاني (الجانية) نظير شيكات على بياض ، ثم حدث الاتفاق بين الطرفين على رد هذه الشيكات بعد العودة من الرحلة بعدما يقوموا بتهريب الماس والذي سوف يقوم الأطراف الأول بشرائه وإجبار الطرف الثاني بتهريب تلك الماس داخل الجسد أثناء العودة . واتساء تواجد الطرفين على متن السفينة قد حدثت مفاوضات بينهم قبل الحادث أثناء تولجدهم في مطعم السفينة لتناول وجبة العشاء بناء على طلب الطرف الثاني بالحصول على نسبة من صفقة الماس ، ولكن الطرف الأول أصر أن تكون هذه العملية نظير رد الشيكات فقط ، وبناء على ذلك بدأ القصد الجنائي حينما قامت الجانية (الطرف الثاني) بسرقة سكين من المطعم ، وتوجهت إلى غرفة المجني عليه ثم قرعت باب الغرفة ، وفتح لها المجني عليه وادعت أنها مصابه بوعكة صحية ثم دعاها المجني عليه بالدخول إلى غرفته حتى تستريح واثناء غلق باب الغرفة واستدارت المجني عليه لطمعته بالسكين في عنقه وطعنة أخرى في البطن وتركت السكين في البطن وحاولت أن تحصل على المال ، ولكنه وجدت انه يحمل كارت بنكي دولي ، وليس معه نقود إلا بعض الدولارات ثم حاولت الجانية ، وهي في حالة اضطراب الهروب ، ويبيديها منديل خاص بها كانت تمسح به آثار الدماء من يديها واثناء خروجها من الغرفة قد فوجئت بشخص ، ولكنها لم تراه جيدا وسارعت بالهرب واعترفت الجانية بأسباب القتل العمد .

_ وقد تمكن طاقم الأمن على متن السفينة الذي قام بتكثيف البحث عن الجانية من ضبطها بإحدى قوارب النجاة على سطح السفينة في حالة اضطراب وبكاء شديد ومن خلال الأصوات الصادرة عنها تم التوصل إليها

_ الانتقال إلى مسرح الحادث حيث كان المجني عليه ملقى على الأرض في الغرفة رقم بالدور بالمفنية _ اسم السفينة _ حيث تم إخلاء الدور بالكامل ووضع حراسة مشددة من طاقم الأمن بالسفينة وانتقل إلى مسرح الحادث ريان السفينة الاسم الجنسية يحمل جواز سفر بحري رقم وصادر وتمت معاينة المجني عليه وتصوير مسرح الجريمة بالفيديو والصور الفوتوغرافية ، وتم نزع السكين من بطن المجني عليه وتحريزها في كيس ثم وضع الجثة في كيس خاض بهذا الأمر ونقله إلى ثلاجة السفينة .

_ المظهر العام لمسرح الحادث تبين أثناء الدخول إلى غرفة أن التلفزيون المتصل بالشبكة المركزي للسفينة مفتوح وصوته مرتفع و المجني عليه ملقى على الأرض بجوار باب العرفة على جانبه الأيسر وقد فارق الحياة وفي حالة نزيف وعند استئصال المجني عليه وجد في بطنه سكين من سكان مطعم السفينة ، وكان مرتدي بذلة رياضية وحذاء رياضي ، ووجد بجواره آثار للدماء على أرض العرفة بجوار دولاب الملابس ووجد حافظة خاصة بالمجني عليه مفتوحة وبها أوراق شخصية وبعض عناوين لشخصيات متنوعة ولم توجد بها أي نقود والحافظة منطخة بالدماء ، ولم يوجد بأساس الغرفة أي آثار للعنف .

_ الاحراز : تم تحريز السكين في كيس ، وتم تحريز الهاتف المحمول في كيس وتقريب كافة الأرقام المخزلة به ، وتم تحريز الحافظة بما عليها من آثار للدماء في كيس ، وتم تحريز كافة الملابس والأحذية الخاصة بالمجني عليه وكافة متعلقاته الشخصية من أدوات حلاقة للذقن ومشط وفرشاة للشر ، وأيضا فرشاة لغسيل

الأسنان ومعجون حلاقة ومعجون أسنان ومبينة حلاقة للذقن ومزيل للعرق
ولسيون بعد الحلاقة .

_ تبين أن السلاح المضبوط هو عبارة عن سكين ، من سكاكين مطعم السفينة
والتي قامت المجني عليها بسرقتها أثناء تناول وجبة العشاء من المطعم .
_ ضبط السلاح المستعمل تم التحفظ على السلاح المستعمل في الحادث ، وتم
تحريره .

الإجراءات التي اتخذت :-

_ تحرير عن الواقعة المحضر رقم لسنة بالسفينة
.....

_ تم إخطار الشركة ، وضابط أمن الشركة الملاحية حيث المتابعة المستمرة
للتحقيقات من خلال كاميرات الإرسال عبر الأقمار الاصطناعية لحين وصول
السفينة إلى دولة الميناء ، وقد حدد ضابط أمن الشركة الملاحية كافة الإجراءات
التي اتبعت منذ ضبط الجانية حتى وقت تسليمها إلى السلطات الوطنية بدولة
الميناء التي سوف ترسو عليها السفينة .

_ تم إخطار ضابط أمن المرفق المينائي الذي قام بإخطار السلطات البحرية في
دولة الميناء التي سوف ترسو عليها السفينة وإخطار سفارة دولة علم السفينة .

_ تم التحفظ على السلاح المضبوط في مسرح الحادث .

_ تم تعيين خدمة ملاحظة حالية بالدور المتواجد به غرفة المجني عليه وتشميع
الغرفة بالشمع الأحمر لحين معانة السلطة الوطنية لدولة الميناء التي سوف ترسو
عليها السفينة .

_ تم التحفظ على جثة المجني عليه في ثلاجة السفينة وتعين خدمة ملاحظة .

_ تم التحفظ على الجانية في غرفة حبس احتياطي مع مراعاة كافة الاتفاقيات
الدولية لحقوق الإنسان .

_ رفع المستوى الأمني للسفينة إلى المستوى

حرر هذا المحضر (صفته) بتاريخ

توقيع ضابط أمن السفينة توقيع ربان السفينة

توقيع ضابط أمن الشركة الملاحية توقيع ضابط أمن المرفق

المينائي توقيع مندوب مجلس إدارة الشركة الملاحية

ويتضح أن نوعية المفاوضات التي حدثت بين طرفين السيناريو السابق هي نوع من أنواع المفاوضات السلبية والتي نتج عنها جريمة جنائية ، ومن أهم الملاحظات عن تلك السيناريو المابق بان هناك ضرورة لاستبدال كافة الوسائل المعدنية المساعدة في تناول الغذاء إلى وسائل بلامستيكية يتم للتخلص منها عقب الانتهاء من الغذاء على متن سفن نقل الركاب أو كافة أنواع سفن النقل البحري لضمان عدم الاستخدام المبي لهذه الأدوات على متن السفينة ، وخصوصا أن هذا السيناريو يعتبر من السيناريوهات المبسطة في طريقة الضبط ولكن لو كان هذا السيناريو معقد لنسبة ٧٠% كان هناك نتائج غير مرغوبة بالنسبة لطاغم الأمن على متن السفينة وخصوصا أن الاداء المستعملة في الجريمة تعتبر من أدوات السفينة ، وبالتالي سوف تكون هناك تحريات أكثر تعقيدا بالنسبة لجمع المعلومات وغيرها .

المصدر : سيناريو تصوري من إعداد الباحث .

الملحق (٦-٣)



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

رئاسة الأكاديمية

الإسكندرية في 2004/12/29

السيد الربان/ أحمد حافظ
ممثل مؤسس جمعية الخدمات الإجتماعية لمصباط البحرية للتطويرية

تحية طيبة وبعد

تلقيت بامتنان كتابكم بشأن جمعية الخدمات الاجتماعية لمصباط البحرية
التجارية ويسعدني تلقي دعوة مؤسسي الجمعية بقبول رئاستها وسوف
أناهم بالترأس معكم في 2000 جوفه مصري دعماً لأهداف واتخطة
الجمعية لخدمة أبنائنا المصباط العاملين على السفن التجارية.

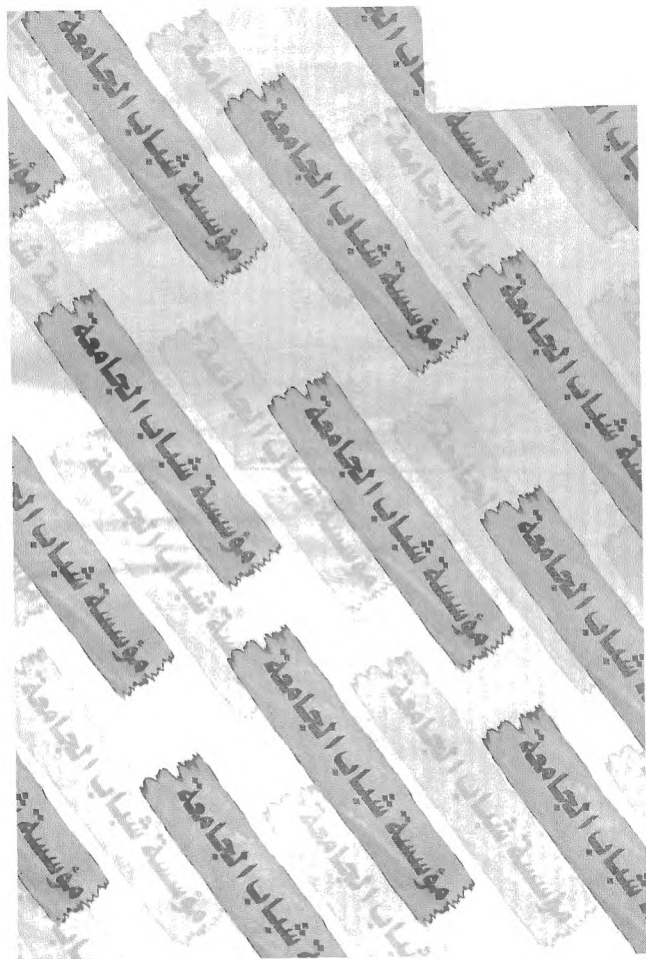
مع خالص تمنياتي بالتوفيق والنجاح

دكتور/ جمال الدين أحمد مختار
رئيس الأكاديمية

وثيقة : توضيح اهتمام رئاسة الأكاديمية برعاية ضباط ومهندسين البحرية التجارية

٢٠٠٨/٢٢٥٧٧	رقم الإيداع
I.S.B.N	الترقيم الدولي
977-212-179-4	

علم الاجتماع الأمنى





علم اجتماع الأمن

مؤلف: د. محمد عبد الله العبدوي



الطبعة الأولى: ٢٠١٠

عدد الصفحات: ١٠٠



دار الفكر

بيروت - لبنان

Bibliotheca Alexandrina



0945223